



MNENJE ŠT. 02/2010

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 28. maja 2010

o Uredbi Komisije št. XXX/2010 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi z delovnimi metodami in operativnimi postopki

IN

Uredbi Komisije št. XXX/2010 o varnostnem nadzoru pri upravljanju zračnega prometa in navigacijskih službah zračnega prometa

I. Splošno

1. Z Uredbo (ES) št. 216/2008¹ Evropskega parlamenta in Sveta, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009² (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), se od Komisije zahteva sprejetje celovitega okvira pravil za izvajanje bistvenih zahtev za upravljanje zračnega prometa (Air Traffic Management – ATM) in navigacijske službe zračnega prometa (Air Navigation Services – ANS). V skladu s členom 8b(7) se predlagana izvedbena pravila oblikujejo na podlagi ustreznih določb Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirne uredbe), Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredbe o izvajanju služb), Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredbe o zračnem prostoru) in Uredbe (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredbe o interoperabilnosti) ter povezanih izvedbenih pravil. Predlagana osnutka uredb in to mnenje temeljijo predvsem na naslednjih uredbah Komisije:
 - a. Uredbi Komisije (ES) št. 2096/2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa³ in
 - b. Uredbi Komisije (ES) št. 1315/2007 o varnostnem nadzoru pri upravljanju zračnega prometa in spremembi Uredbe (ES) št. 2096/2005⁴.
2. Obseg dejavnosti sprejemanja predpisov, na podlagi katerih je bilo pripravljeno to mnenje, je opisan v nalogah in pristojnostih ATM.001⁵ „Razširitev sistema EASA na ureditev varnosti pri upravljanju zračnega prometa (ATM) in navigacijskih službah zračnega prometa (ANS) – oblikovanje pravil o zahtevah za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa“ in ATM.005⁶ „Razširitev sistema EASA na ureditev varnosti upravljanja zračnega prometa (ATM) in navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) – oblikovanje pravil o pristojnih organih“, podrobneje pa je opisan spodaj. Kot je nadalje pojasnjeno v poglavju II tega mnenja, vsebina in postopek sprejemanja predpisov, ki ga je uporabljala Evropska agencija za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija), nista bila popolnoma v skladu z zgoraj navedenimi nalogami in pristojnostmi. Vsebina tega mnenja temelji na sklepu, sprejetem na 33. in 34. sestanku Odbora za enotno evropsko nebo, ki sta potekala 3. in 4. decembra 2009, in dopisu⁷, ki ga je Evropska komisija naslovila na agencijo in v katerem je zahtevala uporabo „hitrega“ postopka za pospešen prenos obstoječih pravil o enotnem evropskem nebu. Zato to mnenje na podlagi teh sklepov zajema prenos Uredbe (ES) št. 2096/2005 in Uredbe (ES) št. 1315/2007 z nujnimi minimalnimi tehničnimi posodobitvami in delno izvaja osnovno uredbu.

¹ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1).

² Uredba (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z aerodromi, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive 2006/23/ES (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

³ Uredba Komisije (ES) št. 2096/2005 z dne 20. decembra 2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (UL L 335, 21.12.2005, str. 13–30).

⁴ Uredba Komisije (ES) št. 1315/2007 z dne 8. novembra 2007 o varnostnem nadzoru pri upravljanju zračnega prometa in spremembi Uredbe (ES) št. 2096/2005 (UL L 291, 9.11.2007, str. 16–22).

⁵ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf.

⁶ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf.

⁷ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614.

3. Vsebina tega mnenja pomeni le prvo fazo postopka, popolno izvajanje osnovne uredbe pa se bo začelo v drugi fazi po tem, ko bo upravni odbor agencije sprejel postopek sprejemanja predpisov⁸. Agencija bo za upoštevanje tega postopnega pristopa spremenila zgoraj navedene naloge in pristojnosti.
4. Agencija v nadaljnjem besedilu prilaga svoje mnenje Komisiji, ki naj bi v prvi fazi izvedla „hitri“ pristop za izvedbo členov 8b in 22a osnovne uredbe.
5. Predlagana pravila so bila oblikovana ob upoštevanju uredb Evropske unije v okviru enotnega evropskega neba ter veljavnih mednarodnih standardov in priporočenih praks, ki jih je organizacija ICAO objavila (tj. prilog ICAO) na podlagi člena 37 Čikaške konvencije. Agencija v skladu s členom 2(2)(d) osnovne uredbe državam članicam pomaga pri izpolnjevanju njihovih obveznosti po Čikaški konvenciji z oblikovanjem osnove za skupno razlago in enotno izvajanje njenih določb ter z zagotavljanjem, da se njene določbe ustrezno upoštevajo pri oblikovanju izvedbenih pravil.
6. To mnenje je bilo sprejeto – delno ob upoštevanju postopka, ki ga je podrobno opredelil upravni odbor agencije EASA⁹ – v skladu z določbami člena 19 osnovne uredbe. Odstopanja od navedenega postopka, ki izhajajo iz uporabe „hitrega“ postopka, kakor sta ga zahtevala Komisija in Odbor za enotno evropsko nebo, so bila predstavljena upravnemu odboru agencije, in ta je potrdil načelno podporo uporabi takega postopka v tem posebnem primeru, ko je obstoječa zakonodaja že uveljavljena, ob predpostavki, da ne bo večjih vsebinskih sprememb glede na sedanja pravila.

II. Posvetovanje

7. Zaradi zelo omejenega časovnega razporeda, ki izhaja iz uporabe „hitrega“ postopka, ki ga je Evropska komisija zahtevala v dopisu, potrdila pa sta ga upravni odbor agencije EASA in Odbor za enotno evropsko nebo (ki je zahteval, da je treba prvi sklop izvedbenih pravil sprejeti konec leta 2010, kar pomeni, da mora agencija to mnenje predložiti do junija 2010), zaradi česar ni mogla upoštevati običajnih faz postopka sprejemanja predpisov, ki zahteva uradno javno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi. Če bi bil upoštevan popoln postopek sprejemanja predpisov, ki ga je sprejel upravni odbor, bi bilo potrebnih šest ali sedem mesecev od trenutka objave obvestila o predlagani spremembi (Notice of Proposed Amendment – NPA) do sprejetja tega mnenja. Za izpolnitev roka, določenega v zgoraj navedenih sklepih, zato na spletni strani agencije obvestilo NPA ni bilo objavljeno niti ni bil oblikovan ali objavljen dokument o odzivih na pripombe (Comment Response Document – CRD). V tem primeru se Evropski komisiji neposredno posreduje le mnenje. Ker so poleg tega predlagani osnutki pravil preprost prenos obstoječih uredb o enotnem evropskem nebu, ne bo izdan sklep agencije, ki bi vseboval sprejemljive načine usklajevanja ali navodila.
8. Agencija bo za zagotovitev, da so ustrezne zainteresirane strani obveščene o vsebini tega mnenja, skupaj z Evropsko komisijo organizirala namenske delavnice, na katerih bo podrobno pojasnila vsebino in načrte za takojšnjo drugo fazo. Poleg tega bo po potrebi organizirala ločene informativne sestanke o vsebini tega mnenja za naslednje organe: Odbor za enotno evropsko nebo (SSC), posvetovalni organ panoge (ICB), Svetovalni odbor EASA, Svetovalno skupino nacionalnih organov (AGNA) in Posvetovalni odbor za varnostne standarde (SSCC).
9. Agencija bo Evropski komisiji predložila pisne sklepne ugotovitve o rezultatih delavnic in informativnih sestankov ter jih objavila (na namenski spletni strani o upravljanju

⁸ Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga mora agencija upoštevati pri izdaji mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek sprejemanja predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁹ Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga mora agencija upoštevati pri izdaji mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek sprejemanja predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

zračnega prometa in letališčih¹⁰), da jih bo lahko Komisija ustrezno upoštevala pri pripravi zakonodajnega predloga.

III. Vsebina mnenja agencije

a) **Skupne zahteve za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi z delovnimi metodami in operativnimi postopki**

10. Uredbe o enotnem evropskem nebu še vedno niso bile spremenjene, da bi se v njih upoštevale določbe osnovne uredbe, kot je zahteval evropski zakonodajalec (člen 65a osnovne uredbe). Zato te uredbe po eni strani še zmeraj vsebujejo nekatere varnostne zahteve, ki se uporabljajo za izvajanje sistema certificiranja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, po drugi strani pa ne pojasnjujejo razmerja med temi varnostnimi zahtevami in drugimi zahtevami, ki se neposredno ne nanašajo na varnost. Zato se osnovna uredba in uredbe o enotnem evropskem nebu prekrivajo. Idealno bi torej bilo spremeniti uredbo o enotnem evropskem nebu, kot je bilo pojasnjeno zgoraj, kar bi agenciji omogočilo izdajo izvedbenega pravila le za osnovno uredbo. Vendar je Evropska komisija od agencije zahtevala, naj izda mnenje o prenosu obstoječih uredb brez večjih sprememb in torej predlaga osnutek uredb z dvojno pravno podlago. Zato bo lahko še naprej obstajala le ena uredba, v kateri bodo opredeljene zahteve za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in organe, dokler se sedanje stanje ne bo razjasnilo.
11. Agencija je za prenos Uredbe (ES) št. 2096/2005 v izvedbena pravila na podlagi osnovne uredbe ob upoštevanju „hitrega“ postopka, ki ga je zahtevala Evropska komisija, prevzela to uredbo z uvedbo naslednjih minimalnih potrebnih sprememb in minimalnih tehničnih posodobitev za izvajanje osnovne uredbe:
 - i. vključitvijo izraza **pristojni organ** (novi člen 3 osnutka izvedbenega pravila). Ta sprememba je potrebna za izvajanje členov 8b in 22a. S tem izrazom se priznavajo naslednji pristojni organi: nacionalni nadzorni organ, kot je opredeljen v Uredbi (ES) št. 549/2004, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1070/2009; organ ali organi, pristojen(-j)ni za nadzor v funkcionalnem bloku zračnega prostora, kot ga oziroma jih določijo države članice, ki so vključene v ureditev funkcionalnih blokov zračnega prostora, če to ni nacionalni nadzorni organ, in agencija, kot se zahteva v členu 22a osnovne uredbe za izvajalce vseevropskih služb in izvajalce služb, ki so zunaj ozemlja, na katerem se uporablja Pogodba o Evropski uniji, vendar izvajajo službe v zračnem prostoru navedenega ozemlja. Dodatne podrobnosti o agenciji kot pristojnem organu so vključene v odstavek c);
 - ii. **opredelitvijo vseevropske službe**. Ta opredelitev je potrebna za nadaljnje izvajanje člena 22a. Namen te opredelitve je pomagati bolje opredeliti te vseevropske službe. To so službe, ki so zasnovane in oblikovane za uporabnike v večini ali vseh državah članicah. Izraz „v večini ali vseh državah članicah“ je potreben za vključitev primerov, v katerih služba – čeprav je bila zasnovana kot vseevropska – morda ne bo na voljo uporabnikom v vseh državah članicah (npr. satelitska mreža ne zagotavlja pokritosti vsem državam članicam);
 - iii. vključitvijo **sklicev na osnovno uredbo**, če se je štelo za nujno zaradi pravne varnosti. Te predlagane spremembe izvajajo osnovno uredbo in so neposreden rezultat širitve sistema EASA na ureditev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa;
 - iv. sklici na **nacionalne nadzorne organe**, kot so opredeljeni v Uredbi (ES) št. 549/2004, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1070/2009, so bili **nadomeščeni** s sklici na **pristojne organe**, če se je štelo za potrebno (npr. pri določbah v zvezi s strokovnim pregledom se to ni štelo za potrebno). Nekatere zainteresirane strani so dvomile o pravni podlagi, v skladu s katero lahko agencija

¹⁰ <http://www.easa.europa.eu/atm/>.

izvaja nekatere naloge kot pristojni organ, in zahtevale, naj se vedno natančno navede, kdo je pristojni organ (nacionalni nadzorni organ ali agencija). Po mnenju agencije ni potrebe, da se to navede v vsaki določbi osnutkov uredb, ker bi se tako ponovile naloge in odgovornosti, navedene že v osnovni uredbi. V zvezi s prejšnjim členom 6 (novim členom 7) „Omogočanje spremljanja skladnosti“ je bil na primer izraz nacionalni nadzorni organ nadomeščen z izrazom pristojni organ. Vendar je v tem primeru jasno, da je pooblastitev inšpektorjev agencije že zagotovljena z uporabo člena 55 osnovne uredbe „Preiskave v podjetjih“;

- v. izraz **priznana organizacija** je bil **nadomeščen** z izrazom **usposobljeni subjekt**. To je potrebno za izvajanje člena 13 osnovne uredbe. Poudariti je treba tudi, da je bil člen 3 Uredbe (ES) št. 550/2004 spremenjen z Uredbo (ES) št. 1070/2009, v kateri je bil izraz „priznana organizacija“ nadomeščen z izrazom „usposobljeni subjekt“;
- vi. posodobljene so bile tudi **uvodne izjave** za boljše upoštevanje sedanjega stanja, nove pravne podlage, podlage za predlagano izvedbeno pravilo in prihodnje faze sprejemanja predpisov na tem področju;
- vii. uvedbo **nekaterih sprememb v postopek strokovnega pregleda**. Na 34. sestanku Odbora za enotno evropsko nebo se je razpravljalo o postopku strokovnega pregleda, in nekatere države članice so zahtevale, naj se vanj vključi tudi agencija. Agencija je zato predlagala zelo preproste spremembe tega prejšnjega člena 9 (novega člena 10). Poleg tega – ob upoštevanju nasveta Evropske komisije – še ni bila sprejeta nedvoumna odločitev, ali se bodo strokovni pregledi nadaljevali po prvi fazi, ki bo predvidoma končana konec leta 2012. Iz tega razloga in ob upoštevanju nasveta Evropske komisije se predlaga nadomestitev izraza „organizira“ z izrazom „lahko organizira“.
- Čprav izraz „strokovni pregled“ ali obseg ali cilji teh strokovnih pregledov v Uredbi (ES) št. 2096/2005 niso bili opredeljeni, agencija meni, da so prakse, ki so podobne strokovnim pregledom (praksa „poučuj in se uči“, izmenjava izkušenj z izvajanjem, dogovorjeni sklepi o najboljših operativnih praksah itd.), že zajete v tako imenovanih „standardizacijskih sestankih“, ki obstajajo na drugih področjih letalstva (npr. plovnosti, letalskih dejavnosti, licenciranja letalskega osebja). Poleg tega jih namerava agencija razširiti na področja upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa in letališč, da bo pristojnim organom dala na voljo potreben forum za razpravo o vseh vprašanjih v zvezi z izvajanjem, zagotovila prakso „poučuj in se uči“, poleg tega pa tudi razpravljala o varnostnih vprašanjih, ki so skupna celotnemu letalskemu sistemu. Agencija razume, da tovrstnega prostovoljnega sodelovanja ni treba zakonsko urejati;
- viii. uvedbo **prehodnih določb in razveljavitev** veljavnih uredb. Te določbe so potrebne za razjasnitev, da:
- so izvzeti vsi obstoječi certifikati izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki so bili izdani v skladu z Uredbo (ES) št. 2096/2005;
 - tisti prosilci, ki so ustreznemu pristojnemu organu predložili vlogo za certifikat izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa pred datumom začetka veljavnosti predlagane uredbe, dokažejo skladnost z veljavnimi zahtevami predlagane uredbe in jim bo zato v skladu s predlagano uredbo izdan certifikat izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. Agencija meni, da ni potrebno prehodno obdobje za predložene vloge, ker zgoraj navedene spremembe z vidika prosilca ne vplivajo na dokazovanje skladnosti z zahtevami. V odstavku 2 so pojasnjene prehodne določbe za tiste primere, v katerih je bil spremenjen pristojni organ, ki opravlja varnostni nadzor za uporabo novih uredb;
 - v primerih, v katerih je agencija pristojni organ za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa (pri izvajalcih vseevropskih služb in izvajalcih služb s

sedežem zunaj Evropske unije), se uporabljajo določbe odstavka 3. Te so potrebne za zagotavljanje neprekinjenosti certifikacijskega postopka, ki ga je že začel izvajati organ države članice (organi držav članic), in nemotenega prehoda za zadevne prosilce. Agencija predlaga, naj se omogoči nadaljevanje certifikacijskega postopka v sodelovanju z agencijo, nadzorne dejavnosti pa prenesejo na agencijo po izdaji certifikata;

- prosilci, ki so predložili vlogo za certifikate izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, dvajset dni po objavi predlagane uredbe – ko bo sprejeta – uporabljajo to uredbo in
- **razveljavitvijo Uredbe (ES) št. 2096/2005 in Uredbe (ES) št. 668/2008 ter člena 6 Uredbe (ES) št. 482/2008, ker so te zahteve v celoti vključene v predlagano uredbo.**

12. Agencija se v zvezi s **sklici na priloge ICAO** zaveda, da so bile priloge ICAO od sprejetja Uredbe (ES) št. 668/2008 spremenjene, kot sledi:

- Priloga 2** (10. izdaja, julij 2005), spremenjena do **št. 40**, je bila spremenjena do spremembe **št. 42**;
- Priloga 3** (16. izdaja, julij 2007), spremenjena do št. 74;
- Priloga 4 (10. izdaja, julij 2001)**, spremenjena do **št. 54**, je bila spremenjena v **11. izdajo (julij 2009)**;
- Priloga 10, zvezek I** (6. izdaja, julij 2006), spremenjena do **št. 82**, je bila spremenjena do spremembe **št. 84**;
- Priloga 10, zvezek I** (6. izdaja, oktober 2001), spremenjena do **št. 82**, je bila spremenjena do spremembe **št. 84**;
- Priloga 10, zvezek III** (2. izdaja, julij 2007), spremenjena do **št. 82**, je bila spremenjena do spremembe **št. 84**;
- Priloga 10, zvezek IV** (4. izdaja, julij 2007), spremenjena do **št. 82**, je bila spremenjena do spremembe **št. 84**;
- Priloga 10, zvezek V** (2. izdaja, julij 2001), spremenjena do **št. 82**, je bila spremenjena do **št. 84**;
- Priloga 11** (13. izdaja, julij 2001), spremenjena do **št. 45**, je bila spremenjena do spremembe **št. 47-B**;
- Priloga 14, zvezek I (4. izdaja, julij 2004)**, spremenjena do št. 9, je bila spremenjena v **5. izdajo (julij 2009)**;
- Priloga 14, zvezek II (2. izdaja, julij 1995)**, spremenjena do št. 3, je bila spremenjena v **3. izdajo (julij 2009)**;
- Priloga 15** (12. izdaja, julij 2004), spremenjena do **št. 34**, je bila spremenjena do spremembe **št. 35**.

13. Agencija teh posodobljenih sklicev iz osnutka uredbe še ni vključila v to mnenje. Agencija kljub temu in za pomoč državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti iz Čikaške konvencije (glej člen 2(2)(d) osnovne uredbe) predlaga analizo sprememb, ki izhajajo iz najnovejših različic prilog, za vrednotenje in oceno učinkov njihovega izvajanja ter v skladu s tem Komisiji izdajo mnenja o tem vprašanju.

Poleg tega je treba poudariti, da taki sklici zaradi prenosa ustreznih standardov in priporočenih praks ICAO, ki bo potekal v drugi fazi, ne bodo potrebni, zato jih bodo nadomestili ustrezni ukrepi Unije.

14. Poudariti je treba tudi, da je v skladu s členom 25 nedavno sprejete uredbe Komisije o načrtu izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkciji omrežja potrebna sprememba dela 2.2 in dela 9 Priloge I k Uredbi (ES) št. 2096/2005. Agencija v tem

mnenju predlaga razveljavitev Uredbe (ES) št. 2096/2005 in njeno nadomestitev s to uredbo. Agencija zato priporoča vključitev sprememb, zahtevanih z uredbo o načrtu izvedbe, v zakonodajni predlog Komisije za to uredbo.

15. Agencija je poleg zgoraj predstavljenih minimalnih tehničnih posodobitev in vprašanj, v zvezi s katerimi predlaga spremembe na podlagi odstavka 11, v skladu z nasveti strokovnjakov iz skupin za sprejemanje predpisov ATM.001 in ATM.004 opredelila naslednja področja, na katerih so nujne izboljšave. Agencija je skupaj s strokovnjaki opravila predhodno oceno teh izboljšav glede njihove ustreznosti, zrelosti in možnosti za njihovo vključitev v „hitri“ postopek. Kot je bilo sklenjeno na zgoraj navedenih sestankih Obora za enotno evropsko nebo in ker ni bil izveden običajni postopek posvetovanja o sprejemanju predpisov, pa jih agencija še ni vključila v predlagane uredbe. Agencija zato meni, da je treba naslednje predloge za izboljšave določiti za prednostna vprašanja, ki bodo obravnavana v drugi fazi postopka sprejemanja predpisov skupaj s prenosom ustreznih standardov in priporočenih praks ICAO:

- i. določbe za **odstopanja** iz člena 5 predlagane uredbe: čeprav je agencija prenesla veljavne določbe prejšnjega člena 4 Uredbe (ES) št. 2096/2005, kot je zahtevala Evropska komisija in potrdil Odbor za enotno evropsko nebo, želi poudariti, da bi dobesedni prenos tega člena lahko vzbudil nekatera vprašanja v smislu združljivosti z osnovno uredbo. Prvič, ker je določeno, da je certifikat omejen na zračni prostor v pristojnosti pristojnega organa, ki ga je izdal, kar bi bilo mogoče razlagati, kot da ni v skladu s členom 11 osnovne uredbe. Drugič, agencija meni, da se s prvotnim osnutkom člena ne vzpostavlja raven pravne varnosti, ki je potrebna za izpolnitev cilja enotnega izvajanja zahtev za varnost v letalstvu, opredeljenega v osnovni uredbi. Agencija razume, da razen izključitve nekaterih določb, v zvezi s katerimi ni mogoče uporabljati odstopanja, ni določenih meril v zvezi s tem, katere zahteve je treba uporabljati za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, za katere se uporabljajo odstopanja. To lahko privede do primera, v katerem različni pristojni organi uporabljajo zelo različna merila, zaradi česar bi se lahko od podobnih prosilcev zahtevalo izpolnjevanje zelo različnih zahtev. To ne pomeni, da po mnenju agencije prožnost sploh ni mogoča. Prav ta prožnost se poskuša zagotoviti v členu 14 osnovne uredbe, ki državam članicam omogoča, da v posebnih okoliščinah odstopajo od zahtev, vendar popolnoma pregledno in pod nadzorom Komisije, ki ji pomagajo agencija in države članice. Zlasti v členu 14(6) osnovne uredbe so natančno obravnavani številni primeri, ki jih zajema člen 5 osnutka uredbe, in bi ga bilo mogoče uporabiti za zajetje teh primerov z jasnimi koristmi za varnost in enotno izvajanje zahtev.

Poleg tega se s členom 8b(3) osnovne uredbe od agencije zahteva, naj predlaga izvedbena pravila, v katerih je državam članicam dana možnost, da se odločijo, kdaj se izvajalcem letalskih informacijskih služb dovoli, da prijavijo službe, ki jih izvajajo. Agencija zaradi „hitrega“ postopka še ni pripravila takega predloga.

Agencija bo na podlagi zgoraj navedenega dodatno ocenila določbe predlaganega člena 5 o odstopanjih za izvajanje člena 8b(3) ter zagotavljanje potrebne prožnosti in sorazmernosti za tiste izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, za katere se zdaj uporabljajo odstopanja. Agencija bo na podlagi te ocene po potrebi izvedla ustrezne spremembe v drugi fazi.

Ne nazadnje je treba dodati, da je treba po mnenju agencije v drugi fazi vnovič oceniti nekatere zahteve, od katerih so zdaj mogoča odstopanja. Po njenem mnenju so zlasti zahteve iz odstavkov 2.1, 3.2(b) in 3.3 Priloge I ne le bistveni varnostni elementi, ampak so tudi dovolj prožne, da omogočajo izvajanje vsem izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa;

- ii. tako imenovane „**zahteve, ki niso povezane z varnostjo**“ (npr. zahteve, da imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa poslovni načrt) za certifikacijo

izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ter določitev in opredelitev teh določb, ki niso povezane z varnostjo. O tej temi se je veliko razpravljalo s strokovnjaki iz skupin za sprejemanje predpisov. Na 34. sestanku Odbora za enotno evropsko nebo je bila sprejeta odločitev, da bo Evropska komisija oblikovala predlog, obravnaval pa ga bo Odbor za enotno evropsko nebo. Evropska komisija bo glede na ugotovitve razprav morda spremenila predlog agencije. Kot je bilo navedeno že zgoraj, se je od agencije zahtevalo, naj prepíše te določbe in tako ohrani dvojno pravno podlago (osnovno uredbo agencije EASA in Uredbo (ES) št. 550/2004).

Stališča agencije v zvezi z uporabo teh določb za odgovornosti agencije kot pristojnega organa za izvajalce vseevropskih služb in izvajalce služb s sedežem zunaj ozemlja Evropske unije so predstavljena v odstavku (c) spodaj;

- iii. uvedba **sistemov upravljanja**, kot zahteva poglavje 5(a)(iii) bistvenih zahtev iz Priloge Vb. Namen evropskega zakonodajalca (Evropskega parlamenta in Evropskega sveta) je bil racionalizirati zahteve za sisteme za upravljanje kakovosti in varnosti z uvedbo zahteve za celovit sistem upravljanja. To bo izvajalcem služb in organizacijam na splošno omogočilo prilagoditev sistemov upravljanja velikosti ter obsegu in zapletenosti služb, ki jih izvajajo. Prednost tega pristopa je, da zahteva le en sistem upravljanja namesto dveh (ali celo treh, poleg sistema za upravljanje varnosti), zahtevanih v Uredbi (ES) št. 2096/2005. Poleg tega se ta pristop spodbuja tudi v priročniku organizacije ICAO za upravljanje varnosti¹¹ in bi olajšal vključitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa v celovit sistemski pristop k urejanju varnosti¹². To bi koristilo izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, saj bi jim omogočilo prožno izvajanje zahtev, obenem pa zagotavljalo usklajevanje, saj bi bili elementi sistema upravljanja jasno opredeljeni. To bi omogočilo tudi obstoj različnih sprejemljivih načinov usklajevanja in navodil za različne vrste izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in različne vrste služb. Dodatne prednosti za varnost bi bile lažjanje in ocenjevanje povezav izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa z drugimi letalskimi organizacijami, kot so upravljavci letališč ali letalski prevozniki, z istim nizom zahtev za sistem upravljanja. Jasno je, da sta med opredeljenimi varnostnimi tveganji, ki so dobro znana v letalski verigi, povezava med različnimi organizacijami, ki sodelujejo v letalskem sistemu, in opredelitev odgovornosti za splošno obvladovanje tveganja.

Strokovnjaki so preučili različne predloge za „hitri“ postopek ter jih predložili članom skupine za sprejemanje predpisov ATM.001 in različnim zainteresiranim stranem. Vendar agencija zaradi sklepov, sprejetih na 34. sestanku Odbora za enotno evropsko nebo, te spremembe ni mogla vključiti v „hitri“ postopek. Zato lahko nanjo opozori le kot na eno od najpomembnejših okrepitev, ki jih je treba opraviti v drugi fazi.

¹¹ ICAO Safety Management Manual (*Priročnik organizacije ICAO za upravljanje varnosti*), Second Edition - 2009 (Doc 9859-AN/474).

¹² Koncept „celovitega sistemskega pristopa“ za urejanje varnosti je bil vključen v obvestilo agencije o predlagani spremembi (NPA) št. 2008-22. V tem obvestilu NPA je predlagano, naj se tako imenovane „organizacijske“ zahteve za regulirane letalske organizacije vključijo v enotno izvedbeno pravilo, ki se uporablja za vse regulirane letalske organizacije (Del-OR). Podobno, v istem obvestilu NPA je predlagano, naj se ustrezne zahteve za organe vključijo v eno izvedbeno pravilo, ki se uporablja za pristojne organe, ki nadzorujejo te organe (Del-AR). Te skupne organizacijske zahteve, ki se uporabljajo za vse organizacije (med drugim npr. sistem upravljanja, splošne osebne zahteve, dostop do zmogljivosti, vodenje evidenc), so bile posplošene v poddel OR.GEN. Te posebne določbe za vsako vrsto letalskih organizacij (npr. izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa (ANSP), organizacije za usposabljanje, letalske prevoznike, upravljavce letališč) bodo vsebovale dodatne organizacijske zahteve v dodatnih poddelih (npr. OR.ATO, OR.OPS).

Edina povezana sprememba, ki se je štela za ustrezno za „hitri“ postopek, je bila vključitev enega stavka v Prilogo I za pojasnitev, da se lahko izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa odločijo za združitev sistemov za upravljanja kakovosti in varnosti v enotni sistem upravljanja. Ta določba izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa ne prepoveduje združevanja drugih sistemov upravljanja (npr. sistema za upravljanje varnosti);

- iv. predlog za krepitev **varnostnih zahtev za oceno in ublažitev tveganja** v zvezi s spremembami (prejšnji odstavek 3.2 Priloge II k Uredbi (ES) št. 2096/2005) in zahteve za pristojne organe za varnostni nadzor sprememb funkcionalnih sistemov (prejšnja člena 8 in 9 Uredbe (ES) št. 1315/2007):

Agencija je na podlagi rezultata dela organizacije EUROCONTROL v zvezi s klasifikacijskim seznamom tveganja v skladu s pristojnostmi, ki jih je podelila Evropska komisija, in po sprejetju osnovne uredbe o razširitvi sistema EASA na področje upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS), v sodelovanju z neformalno skupino strokovnjakov iz pomembnejših evropskih nacionalnih nadzornih organov in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa analizirala veljavne določbe Uredbe (ES) št. 2096/2005 in Uredbe (ES) št. 1315/2007 v zvezi z zahtevami za varnostno oceno sprememb in varnostni nadzor teh sprememb. Namen je bil oblikovati predloge in priporočila za skupini za sprejemanje predpisov ATM.001 in ATM.004. Glavne sklepne ugotovitve pregleda so povzete spodaj:

- veljavne določbe je pretežno razlagati in v nekaterih primerih celo uporabljati. Izrazov, kot sta „sestavni del“ in „verjetne nevarnosti v zvezi z upravljanjem zračnega prometa“, ter uporabe zahtevane kvantitativne metodologije in preglednice stopenj resnosti v primeru sprememb v zvezi s človeškimi viri in postopki ni bilo lahko razlagati, poleg tega pa se v različnih državah članicah niso enotno uporabljale, če so se sploh uporabljale;
- izboljšati bi bilo treba tudi merila, predložena pristojnim organom za sprejetje odločitve, ali naj se pregleda sprememba, ki jo je predlagala organizacija, saj sedanja merila, ki temeljijo na nevarnostih, ne na tveganjih, v bistvu pomenijo, da mora pristojni organ pregledati skoraj vse spremembe;
- agencija meni, da bi imelo izvajanje pristopa, ki temelji bolj na uspešnosti, za urejanje varnostne ocene sprememb in njihovega varnostnega nadzora precejšnje koristi. Zahteve bi bile lažje razumljive in bi se lažje uporabljale, če bi bile skupaj s povezanimi odgovornostmi za upravljanje sprememb racionalizirane, če bi bili pojasnjeni povezani postopki za obveščanje in pregled sprememb na ravni izvedbenih pravil ter zagotovljene metodologije, ki jih je treba uporabljati za različne vrste sprememb različnih vrst funkcionalnih sistemov v sprejemljivih načinih usklajevanja ali navodilih. Agencija meni, da je mogoče enotno uporabljati zahteve in okrepiti varnost le, če so zahteve jasne in lahko razumljive ter so odgovornosti in postopki jasno dodeljeni;
- zaradi pomanjkanja sprejemljivih načinov usklajevanja in navodil v regulativnem okviru o enotnem evropskem nebu je bilo težko sprejeti tak sistem za prvi niz uredb o enotnem evropskem nebu. Vendar regulativni okvir agencije EASA to omogoča. Na podlagi doslej pridobljenih izkušenj z uporabo sprejemljivih načinov usklajevanja in navodil na drugih področjih letalstva (npr. plovnosti in vzdrževanja) in sedanjih predlogov za obravnavo nadomestnih sprejemljivih načinov usklajevanja bo zagotovljena zelena raven usklajenosti v Evropski uniji, ki je zelo potrebna za razvoj in varno delovanje funkcionalnih blokov zračnega prostora in enotnega evropskega neba. To bo tudi spodbudilo prožnost z omogočanjem standardiziranih pristopov, ki najbolj ustrezajo vrsti spremembe in obravnavanim dejavnostim, pri čemer uredbe ali zahteve za odstopanje ne bo treba spremeniti. Poleg tega bo zagotovilo

sredstva za razvoj in posodobitev teh pristopov za upoštevanje najnovejših najboljših praks;

- na podlagi začetne ocene zakonodajnega učinka, ki jo je agencija opravila pri ocenjevanju možnosti za krepitev teh določb, bi bila po mnenju agencije najboljša možnost racionalizirati izvedbena pravila tako, da bi bolj temeljila na uspešnosti. Vključevala bi varnostne cilje, ki jih je treba izpolniti, sprejemljivi načini usklajevanja in navodila pa bi vsebovali tehnične podrobnosti o tem, kako varnostne cilje izpolniti. Ta pristop je bil že sprejet za certificiranje plovnosti zrakoplovov in bi bil tudi primernejši za področje upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS), ki je zelo odvisno od tehnologije in vse bolj temelji na zelo zapletenih in integriranih sistemih zrak-zemlja.

Ta neformalna skupina strokovnjakov je na podlagi zgornjih sklepov in cilja krepitev sistema oblikovala predlog ter ga predstavila članom skupin za sprejemanje predpisov ATM.001 in ATM.004, pri čemer ga je podprla z začetnimi sklepnimi ugotovitvami ocene zakonodajnega učinka. Tudi tukaj agencija zaradi sklepov, sprejetih na 34. sestanku Odbora za enotno evropsko nebo, v tej fazi ni mogla vključiti te spremembe;

- v. predlog za **združitev zahtev za organizacije** (v tem primeru izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa) **v eno uredbo**, zahtev za pristojne organe pa v drugo uredbo. Za to bi bil potreben prenos zahtev za organe iz Uredbe (ES) št. 2096/2005 v isto uredbo, kot se uporablja za zahteve za varnostni nadzor izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in organizacij, ki izvajajo upravljanje pretoka zračnega prometa (Air Traffic Flow Management – ATFM) in upravljanje zračnega prostora (Air Space Management – ASM). Zahteve za pristojne organe iz Uredbe (ES) št. 2096/2005 so zahteve, ki se nanašajo bodisi na države članice bodisi na nacionalne nadzorne organe, na primer zahteve za certifikacijo izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, stalno skladnost in izvrševanje, ter zahteve za strokovni pregled, med drugim zahteve za organizacije (izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in organizacije, ki zagotavljajo upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM) in upravljanje zračnega prostora (ASM)) iz Uredbe (ES) št. 1315/2007, in sicer zahteve, ki določajo oblikovanje postopkov za varnostno oceno sprememb funkcionalnih sistemov ter obveščanje o varnostnih spremembah funkcionalnih sistemov, in zahteve za to, kako obravnavati ugotovitve revizij, na katere so opozorili pristojni organi v okviru spremljanja skladnosti, bi morale biti prenesene v uredbo za organizacije. Agencija meni, da bi ta predlog izboljšal veljavne uredbe s pojasnitvijo odgovornosti za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in pristojne organe, zagotavljanjem doslednosti in lažšanjem vključevanja v splošno regulativno strukturo za izvajanje celovitega systemskega pristopa. Vendar se področji uporabe Uredbe (ES) št. 2096/2005 in Uredbe (ES) št. 1315/2007 razlikujeta (Uredba (ES) št. 2096/2005 se uporablja le za certifikacijo izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, Uredba (ES) št. 1315/2007 pa se uporablja za varnostni nadzor izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in organizacij, ki zagotavljajo upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM) in upravljanje zračnega prostora (ASM)). Zato je obstajala bojazen, da bi prenos določb na ti dve uredbi pomenil prekinitvev izvajanja veljavnih zahtev za organizacije, ki izvajajo upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM) in upravljanje zračnega prostora (ASM), dokler ne bi bil oblikovan celotni niz zahtev za te organizacije. Čeprav je agencija menila, da tega ne bi bilo težko rešiti, je spet morala zaradi odločitev, sprejetih na višji ravni, to spremembo odložiti do druge faze;
- vi. **predlog za krepitev zahtev za tehnično vodstvo in osebje, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo** iz člena 9 in odstavka 3.3 Priloge II. Države članice morajo v skladu s sedanjim členom 9 izdati ustrezne varnostne predpise za tehnično vodstvo in osebje, ki izvajata naloge v zvezi z varnostjo obratovanja. Namen agencije je

oblikovati skupne zahteve na tem področju po izvedbi ocene ustreznosti in skladnosti z regulativnim okvirom dela, ki jo je izvedla organizacija EUROCONTROL za oblikovanje specifikacij, ki vključujejo sheme usposobljenosti in oceno usposobljenosti za tehnično vodstvo v zvezi s službami zračnega prometa (ATSEP), ob hkratnem upoštevanju razprav, ki potekajo med ustreznimi strankami (izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter tehničnim vodstvom in osebjem). Agencija je v ta namen na podlagi prispevka nekaterih strokovnjakov iz skupin za sprejemanje predpisov predlagala opredelitev pojma in zahteve za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, da izvajajo postopek za opredelitev nalog v zvezi z varnostjo in oblikujejo zahteve za usposabljanje, ki vključujejo sheme usposobljenosti in oceno usposobljenosti za ustrezno tehnično vodstvo. Vendar agencija med „hitrim“ postopkom spet ni mogla opraviti tega dela, ki ga je treba šteti za prednostno nalogo v drugi fazi. Pri tem – in brez poseganja v uvodno izjavo 17 osnovne uredbe – pa je treba poudariti, da je bil po mnenju agencije namen evropskega zakonodajalca z osnovno uredbo prenesti pristojnosti za oblikovanje varnostnih pravil za tehnično vodstvo na Evropsko unijo. Agencija poleg tega meni, da bi ohranitev te možnosti lahko še bolj otežila nalogo agencije v drugi fazi, saj bi lahko države članice še naprej oblikovale nove nacionalne zahteve, medtem ko agencija ocenjuje sedanji sistem, da bi oblikovala predlog za evropska pravila. Vendar je bila na podlagi pristojnosti, dodeljenih agenciji, sprejeta odločitev, da se v prvi fazi sprememba teh določb ne predlaga;

- vii. agencija meni, da bi bilo mogoče veljavno uredbo (ES) št. 2096/2005 okrepiti v zvezi z **odgovornostmi izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa**, kadar izvajanje nekaterih dejavnosti, kot je vzdrževanje nekatere opreme, prenesejo na **pogodbene organizacije**. Uredba (ES) št. 2096/2005 vsebuje nekatere zahteve, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi s tehničnim vodstvom, kadar uporabljajo tako imenovane „izvajalske organizacije podpogodbence“. Agencija razume, da bi veljavnim uredbam koristila pojasnitev opredelitve izrazov „izvajalska organizacija“ (sedanjo opredelitev je mogoče razlagati, kot da te organizacije lahko zagotavljajo storitve, ne da bi bile certificirane) in „organizacija podpogodbena“ ter po potrebi odgovornosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi s tretjimi strankami (organizacijami, s katero sklene pogodbo organizacija, s katero neposredno sklenejo pogodbo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa). Veljavne določbe bodo ovrednotene in ocenjene v drugi fazi.
16. Kot je bilo pojasnjeno že zgoraj, agencija šteje predlagani uredbi za prva gradnika izvajanja razširitve evropskega regulativnega sistema za varnost v letalstvu na področje upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa. Po njenem mnenju bo z že opredeljenimi področji za izboljšave jasno okrepljen sistem, ta področja pa morajo biti skupaj s prenosom ustreznih standardov in priporočenih praks ICAO prva prednostna področja za sprejemanje predpisov v drugi fazi.
17. Poudariti je treba tudi, da so v členu 8b osnovne uredbe določbe, ki niso bile izvedene v navedenih predlaganih uredbah. Med njimi so na primer:
- i. izvajanje člena 8b(3) osnovne uredbe, kot je pojasnjeno že zgoraj;
 - ii. izvajanje člena 8b(4) in (5) osnovne uredbe. Možnosti za izvajanje teh določb bodo ovrednotene in ocenjene v prihodnji nalogi sprejemanja predpisov ATM.005;
 - iii. oblikovanje ukrepov za organizacije, ki izvajajo storitve ustvarjanja in obdelave podatkov ter formatiranja in zagotavljanja podatkov splošnemu zračnemu prometu za namene navigacijskih služb zračnega prometa, ki so pomembne za varnost. Možnosti za izvajanje teh določb na podlagi sedanjih postopkov v okviru sistema EASA (dopisi o sprejemljivosti) bodo ovrednotene in ocenjene v drugi fazi, če bo to primerno.
18. Ta druga faza bo oblikovana v skladu s postopki sprejemanja predpisov Agencije.

b) Zahteve za varnostni nadzor pri upravljanju zračnega prometa in navigacijskih službah zračnega prometa

19. Kot je pojasnjeno zgoraj, je agencija na zahtevo Evropske komisije po takojšnjem prenosu Uredbe Komisije (ES) št. 1315/2007 prenesla to uredbo v izvedbeno pravilo na podlagi osnovne uredbe z uvedbo potrebnih sprememb in minimalnih tehničnih posodobitev. Naslednje spremembe se štejejo za nujne:
- i. uvedba izraza „**pristojni organ**“ v novi člen 3. To je potrebno za izvajanje členov 8b in 22a osnovne uredbe. V skladu s to določbo nadzor organizacij, ki imajo glavni poslovni sedež v državi članici, izvaja nacionalni nadzorni organ zadevne države članice (kot je navedeno v členu 4 okvirne uredbe, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1070/2009) ali organ ali organi, kot je določeno v sporazumu, ki ga sklenejo države članice, ki so vključene v ureditev funkcionalnih blokov zračnega prostora, če je v sporazumu določeno, da pristojni organ ni nacionalni nadzorni organ. Agencija izvaja nadzor nad organizacijami, ki so zunaj ozemlja držav članic, vendar izvajajo službe v zračnem prostoru, v katerem se uporablja Pogodba o Evropski uniji. Dodana pojasnila so na voljo spodaj v odstavku (c) tega poglavja;
 - ii. **opredelitev pojma „vseevropske službe“**. Ta opredelitev je potrebna za izvajanje člena 22a. Namen te opredelitve je pojasniti, katere so te vseevropske službe;
 - iii. vključitev **sklicev na ustrezne člene osnovne uredbe**. Kot je bilo pojasnjeno že v odstavku (a), bo imel osnutek uredbe dvojno pravno podlago. Zato so bili sklici na Uredbo (ES) št. 550/2004 dopolnjeni s sklici na ustrezne člene osnovne uredbe;
 - iv. **sklici na nacionalne nadzorne organe**, kot so navedeni v členu 4 Uredbe (ES) št. 549/2004, so bili **nadomeščeni** s sklici na **pristojne organe**. Kot je bilo navedeno že zgoraj, so nekatere zainteresirane strani dvomile o pravni podlagi, v skladu s katero agencija izvaja nekatere naloge kot pristojni organ, in zahtevale, naj se v nekaterih določbah navede, kdo je pristojni organ. Po mnenju agencije ni potrebe, da se to navede v izvedbenih pravilih, saj bi se tako ponovile naloge in odgovornosti, ki jih je evropski zakonodajalec že sprejel v osnovni uredbi. En primer so direktive o varnosti, predvidene v prejšnjem členu 12 Uredbe (ES) št. 1315/2007 (člen 13 predlagane uredbe). V tem primeru je bil izraz „nacionalni nadzorni organ“ nadomeščen z izrazom „pristojni organ“. Agencija meni, da člen 8b osnovne uredbe določa, da ima tudi agencija pravico izdajati te direktive o varnosti. Dejansko bi morala izvedbena pravila, predvidena v členu 8b(6)(f) osnovne uredbe, zagotoviti, da so organom, ki opravljajo naloge nadzora, dodeljena ustrezna pooblastila za odziv na nevarne razmere, ki se lahko pojavijo med zagotavljanjem upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa. Poleg tega je treba izvedbena pravila oblikovati ob čim večjem upoštevanju določb Uredbe Komisije (ES) št. 1315/2007. Agencijo kot pristojni organ je treba pooblastiti s temi izvedbenimi pravili in ji dovoliti, da uporablja mehanizem iz direktive o varnosti v zvezi z organizacijami/slужbami, ki jih nadzoruje. Osnovna uredba zato agenciji zagotavlja ustrezno pravno podlago za izdajo direktiv o varnosti v smislu člena 12 Uredbe (ES) št. 1315/2007;
 - v. izraz „**priznana organizacija**“ je bil **nadomeščen z** izrazom „**usposobljeni subjekt**“ v skladu s členom 13 osnovne uredbe;
 - vi. posodobljene so bile tudi **uvodne izjave**, da se bolje upoštevajo sedanje stanje, izvajanje osnovne uredbe, podlaga za predlagano izvedbeno pravilo in nadaljnje faze v prihodnosti;
 - vii. uvedba **prehodnih določb** za prenos funkcij varnostnega nadzora z ustreznega(-ih) pristojnega(-ih) organa(-ov) na agencijo v primerih, v katerih je agencija pristojni organ v skladu s členom 22a osnovne uredbe (organizacije, ki izvajajo službe v

zračnem prostoru ozemlja, na katerem se uporablja Pogodba, in imajo glavni poslovni sedež in morebitni uradni sedež zunaj tega ozemlja, ter organizacije, ki izvajajo vseevropske službe) po šestih mesecih. Agencija meni, da se lahko v šestih mesecih ustrezno pripravi na prevzem odgovornosti, ki ji jih je zakonodajalec dodelil z osnovno uredbo;

- viii. uvedba **določbe o razveljavitvi** veljavne uredbe kot novega člena 17. S tem členom se razveljavlja Uredba Komisije (ES) št. 1315/2007, saj so vse določbe v celoti prenesene v predlagano izvedbeno pravilo.
20. V zvezi z zgoraj predlaganimi spremembami in minimalnimi tehničnimi posodobitvami se šteje, da spadajo na področje uporabe navodil, ki jih je določila Evropska komisija, potrdil pa Odbor za enotno evropsko nebo na 33. in 34. sestanku. Agencija, ki so jih svetovali člani skupin za sprejemanje predpisov ATM.001 in ATM.004, je v postopku pregleda veljavnih določb opredelila nekatera druga področja, na katerih so nujne izboljšave. Po njenem mnenju je treba naslednje predloge za izboljšave določiti za prve prednostne naloge, ki jih je treba izvesti v drugi fazi postopka sprejemanja odločitev skupaj s prenosom ustreznih standardov in priporočenih praks ICAO:
- i. izvajanje **celovitega systemskega pristopa k zahtevam za organe**. Cilja „celovitega systemskega pristopa“ sta racionalizacija postopkov certificiranja in nadzora ter zmanjšanje obremenitve reguliranih subjektov in organizacij. Cilj celovitega systemskega pristopa za zahteve za organe je tudi uskladitev nadzornih postopkov za osebe, organizacije, proizvode, dele in naprave ter sisteme in sestavne dele. Sestavni deli letalskega sistema –proizvodi, upravljavci, posadke, letališča, upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa – na zemlji ali v zraku so del ene mreže. Cilja „celovitega systemskega pristopa“ sta odprava tveganja varnostnih vrzeli ali prekrivanj ter preprečevanje nasprotujočih si zahtev in nejasnih odgovornosti. Uredbe je treba standardizirano razlagati in uporabljati, kar bo omogočilo uporabo najboljših praks. Predloge za spremembo zahtev za organe (Del-AR), ki se oblikujejo v okviru dela agencije v zvezi s prvo širitvijo sistema EASA (širitev sistema EASA na področje letalskih operacij in licenciranja letalske posadke) in spremembo predlaganega poddela AR.GEN (poddela Dela-AR, ki se uporablja za vse pristojne organe, ki nadzorujejo vse letalske organizacije) je treba po potrebi oblikovati na podlagi izvedbenih pravil po hitrem postopku. To bo zagotovilo boljšo usklajenost in poenostavilo postopek certificacije. V drugi fazi je treba tudi vse zahteve za pristojne organe, ki so na začetku vključeni v osnutek uredb za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in licenciranje kontrolorjev zračnega prometa, vključiti v isto izvedbeno pravilo (Del-AR) za uskladitev nadzornih postopkov. Poleg tega jih je treba prilagoditi temeljnim načelom Evropske unije ter izvajati načela iz osnovne uredbe o nadzoru, izvrševanju, izmenjavi informacij med pristojnimi organi in vzajemnem priznavanju certifikatov, kot je to že začela izvajati agencija s predlogom v obvestilu NPA 2008-22;
 - ii. v te zahteve je treba vključiti tudi načela iz **programa državne varnosti**, ki ga spodbuja organizacija ICAO. Agencija je že začela izvajati to dejavnost s prilagoditvijo določb, ki so bile prvotno predlagane v obvestilu NPA 2008-22, in izvajanjem evropskega programa za varnost v letalstvu¹³;
 - iii. določbe za **varnostni nadzor varnostnih sprememb** funkcionalnih sistemov (prejšnja člena 8 in 9 Uredbe (ES) št. 1315/2007) je treba racionalizirati, kot je bilo pojasnjeno že v odstavku (a), in jih vključiti v skupni regulativni okvir;
 - iv. tako imenovane „**zahteve, ki niso povezane z varnostjo**“ za certifikacijo organizacij, ki izvajajo službe, in njihovo opredelitev. O tej temi se je razpravljalo s

¹³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf.
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/About_EASA/Manag_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf.

strokovnjaki iz skupin za sprejemanje predpisov med delovnimi in ad hoc sestanki. Na 34. sestanku Odbora za enotno evropsko nebo je bila sprejeta odločitev, da bo Evropska komisija oblikovala predlog o obravnavi „zahtev, ki niso povezane z varnostjo“, tega pa bo obravnaval Odbor za enotno evropsko nebo.

Potreba po čim večji uskladitvi terminologije za poimenovanje dejavnosti pristojnih organov za takojšen odziv na nevarne razmere. Medtem ko se v predlaganem členu 13 osnutka uredbe k temu mnenju (prešnjem členu 12 Uredbe (ES) št. 1315/2007) uporablja izraz „direktive o varnosti“, se v dokumentu EASA NPA 2008-22 uporablja izraz organizacije ICAO „obvezne varnostne informacije“. Poleg tega je agencija predlagala uporabo izraza „direktiva o varnosti“ na podlagi dokumenta EASA NPA 2009-01¹⁴ v zvezi z ukrepi, ki jih lahko agencija izda za izpolnitev retroaktivnih zahtev o plovnosti za organizacije (za krepitev stopnje varnosti) in določitev odprave opredeljenih pomanjkljivosti v elementih, ki so del podatkov o operativni ustreznosti zrakoplova. Ocena izrazov, ki jih je treba uporabljati v posameznem primeru, bo ustrezno opravljena v drugi fazi.

21. Kot je bilo že omenjeno, morajo biti zgoraj navedeni predlogi ter prenos ustreznih standardov in priporočenih praks ICAO med prvimi prednostnimi nalogami agencije v drugi fazi. Predlagani uredbi bosta izhodiščna točka agencije za drugo fazo.

c) *Agencija kot pristojni organ v skladu s členom 22a osnovne uredbe in dodatna pojasnitev člena 3 osnutka izvedbenih pravil*

22. Evropski sozakonodajalec je ohranil načelo ločitve urejanja varnosti od operativnih funkcij (obveznost, da so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa certificirani in da certifikate običajno izdajajo nacionalni nadzorni organi) leta 2009, ko sta se sprejemala drugi sveženj zakonodaje o enotnem evropskem nebu in razširitev pristojnosti agencije na upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa. Zato ni dvoma, da je nacionalni nadzorni organ, ki ga je imenovala ali ustanovila država članica, pristojni organ za certifikacijo in nadzor izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki imajo glavni poslovni sedež in morebitni uradni sedež v isti državi članici. To je logično tudi zaradi subsidiarnosti in bližine. To je opredeljeno v členu 3(a) predlaganih izvedbenih pravil k temu mnenju.
23. Poleg tega je bil v enotnem evropskem nebu I uveden koncept funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki zajemajo zračni prostor nad ozemljem več kot ene države članice. Evropski sozakonodajalec je v zvezi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora, ki segajo v zračni prostor v pristojnosti več kot ene države članice, določil, da morajo zadevne države članice skleniti sporazum o nadzoru izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki izvajajo službe v zvezi z zadevnim funkcionalnim blokom zračnega prostora. Ta določba je bila vnovič potrjena pri sprejemanju drugega svežnja zakonodaje o enotnem evropskem nebu. Za izvajanje tega načela je mogočih več rešitev, na primer imenovanje enega nacionalnega nadzornega organa za varnostni nadzor vseh izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki izvajajo službe v nekem funkcionalnem bloku zračnega prostora, ohranitev načela ozemeljske pristojnosti za različne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki delujejo v funkcionalnem bloku zračnega prostora, ali imenovanje več nacionalnih nadzornih organov, od katerih je vsak pristojen za posebno vrsto službe. Izvedbena pravila, ki jih je predlagala agencija, ne smejo omejevati veljavnih določb enotnega evropskega neba, ki državam članicam omogočajo izbiro ureditve za varnostni nadzor izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki zagotavljajo službe v nekem funkcionalnem bloku zračnega prostora. Zato je v predlaganem členu 3(b) naveden sklic na ta sporazum med državami članicami, vključenimi v funkcionalni blok zračnega prostora, saj bi lahko na podlagi Uredbe (ES) št. 550/2004 sporazum med državami članicami vključeval tudi jasno dodelitev odgovornosti za naloge v zvezi z nadzorom.

¹⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf.

24. Uredba (ES) št. 550/2004 omogoča certifikacijo izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki izvajajo „svežnje“ služb (npr. izvajalca služb kontrole zračnega prometa med letom, ki izvaja tudi službe stolpne kontrole (TWR) v okviru kontrole zračnega prometa na letališčih, letalske informacijske službe, komunikacijske službe, navigacijske službe ali druge navigacijske službe zračnega prometa), vendar tudi „ločene“ službe (npr. en upravljavec letališča, ki neposredno izvaja službe stolpne kontrole (TWR) na svoji lokaciji, ali izvajalec, ki zagotavlja samo signale radijske navigacije). Ta možnost se že precej uporablja: v poročilu organizacije EUROCONTROL o izvajanju zakonodaje o enotnem evropskem nebu¹⁵, objavljenem junija 2009, je navedenih 212 certificiranih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, kar je precej več, kot je držav članic EU. Tako število seveda ne bi bilo mogoče brez „ločitve“ nekaterih navigacijskih služb zračnega prometa od glavnih nacionalnih izvajalcev kontrole zračnega prometa. V prihodnje bosta lahko projekta SESAR in NEXTGEN prispevala pomembne inovacije za upravljanje zračnega prometa in navigacijske službe zračnega prometa, zlasti na področju izmenjave digitalnih informacij in temeljne potrebe po komunikacijski mreži. Zlasti v okviru projekta SESAR se zahteva uporaba ne le povezav na mobilne podatke v radijskem vidnem polju, temveč tudi satelitske letalske mobilne komunikacije. Izvajalcu satelitskih komunikacij ne more nič preprečiti izvajanja služb v zračnem prostoru ozemlja, na katerem se uporablja Pogodba o Evropski uniji, čeprav ima uradni sedež zunaj ozemlja držav članic. Obstajajo lahko tudi drugi primeri, npr. v zvezi z oblikovalci postopkov za instrumente ali subjekti, ki zagotavljajo podatke za sisteme upravljanja letov.
25. V skladu s členom 22a(b) osnovne uredbe je agencija pristojna za izdajanje certifikatov in dovoljenj organizacijam, ki imajo sedež zunaj ozemlja, za katero se uporabljajo določbe Pogodbe o Evropski uniji, vendar izvajajo službe v zračnem prostoru ozemlja, za katero se uporablja Pogodba o Evropski uniji. Agencija bo zato v takih primerih pristojni organ za izdajo certifikatov organizacijam. Predlagana izvedbena pravila so skladna z zgoraj navedenim, s čimer je tudi utemeljen člen 3(c) predlaganih izvedbenih pravil.
26. Evropska komisija je v sporočilu iz novembra 2008¹⁶, v katerem je napovedala drugo širitev pristojnosti agencije, opozorila, da se z razvojem novih tehnologij pojavljajo ponudniki storitev, ki delujejo po vsej celini in tudi po drugih delih zemeljske oble. Taki primeri so skupina ponudnikov storitev sistema EGNOS¹⁷ in prihodnji upravljavec sistema Galileo¹⁸ na področju satelitske navigacije, podatkovne zbirke aeronavtičnih informacij EAD¹⁹ ter ponudniki komunikacijskih storitev, kakor sta ARINC in SITA²⁰. Skupna evropska pravila morajo omogočiti preverjanje, ali so te nove vrste organizacij dosledno in usklajeno certificirane.
27. Evropski sozakonodajalec se je odločil (člen 22a(c) osnovne uredbe), da bo agencija izdajala in podaljševala veljavnost certifikatov organizacij, ki izvajajo vseevropske službe upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa. V predlaganem členu 3(d) se le upošteva – na ravni izvedbenih pravil – odločitev, ki jo je že sprejel evropski sozakonodajalec.
28. Kot je navedeno že zgoraj, se vseeno zastavlja vprašanje, ali bi moral certifikat, ki ga izda agencija, pokrivati le „varnostne“ zahteve, ki se uporabljajo za vseevropske izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ali „vse“ zahteve (tj. „varnostne“ in tiste „zahteve, ki niso povezane z varnostjo“, ali določbe, ki „neposredno ne vplivajo na varnost“) v zvezi

¹⁵ http://www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0578:FIN:EN:DOC>.

¹⁷ EGNOS: European Geostationary Navigation and Overlay Service (evropski geostacionarni navigacijski prekrivni sistem).

¹⁸ Galileo je evropski satelitski navigacijski sistem.

¹⁹ EAD: European AIS Database (podatkovna zbirka aeronavtičnih informacij).

²⁰ ARINC in SITA: Aeronautical Radio Inc. in Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques (Mednarodna družba aeronavtičnih telekomunikacij) tržita komunikacijske storitve za letalstvo.

s certifikacijo. Čeprav je bila sprejeta odločitev, da bo Evropska komisija oblikovala predlog v zvezi z vprašanjem „zahtev, ki niso povezane z varnostjo“ v zvezi s certifikacijo, obravnaval pa ga bo Odbor za enotno evropsko nebo, bo po mnenju agencije en izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa imel en certifikat, ki bo dokazoval skladnost z vsemi veljavnimi zakonskimi zahtevami, in sicer iz naslednjih razlogov:

- razdelitev naloge nadzora med agencijo in en nacionalni nadzorni organ bo privedla do dvojnega certifikacijskega postopka ali nejasne dodelitve odgovornosti, kar bo obremenilo regulirane organizacije;
- ta obremenitev bo v nasprotju s členom 2(2)(c) osnovne uredbe, ki od agencije zahteva spodbujanje stroškovne učinkovitosti regulativnih in certifikacijskih postopkov ter preprečevanje podvajanja na nacionalni ravni in ravni EU;
- z osnovno uredbo se certifikacija ne omejuje na varnostno certifikacijo (izraz certifikacija, kot je opredeljen v členu 3 osnovne uredbe, pomeni „vse oblike priznavanja skladnosti proizvoda, dela ali naprave, organizacije ali osebe z veljavnimi zahtevami, vključno z določbami te uredbe in njenimi izvedbenimi pravili, pa tudi izdajo ustreznih certifikatov, ki potrjujejo takšno skladnost“);
- s členom 22a osnovne uredbe se nikakor ne omejujeta obseg in vsebina certifikatov, ki jih izda agencija in morajo zato pokrivati celotno vrsto veljavnih zahtev;
- ločitev „varnostnih“ zahtev od zahtev, „ki niso povezane z varnostjo“, je deloma arbitrarna in bi zahtevala temeljito posvetovanje.

29. Agencija meni, da bi razdelitev odgovornosti za nadzor za „varnostne“ vidike in vidike, „ki niso povezani z varnostjo“, v zvezi s certifikacijo organizacije med različne pristojne organe ogrozila namen evropskega zakonodajalca in da to ni zakonska zahteva. Poleg tega bi se v zvezi s tako odločitvijo štelo, da je v nasprotju s cilji osnovne uredbe, ki zahteva centralizacijo dejavnosti certifikacije in nadzora nekaterih izvajalcev služb.
30. Ne nazadnje – kot je bilo pojasnjeno že zgoraj –, Evropska komisija bo oblikovala končni zakonodajni predlog o tem, kako obravnavati tako imenovane določbe, „ki niso povezane z varnostjo“.

IV. Ocena zakonodajnega učinka

31. Namen ocene zakonodajnega učinka je oceniti posledice predlaganih pravil in zahtev. Cilj ocene bi tako bil podpirati postopek odločanja (npr. katera od vseh mogočih regulativnih možnosti manj na splošno vpliva na regulirane osebe/organizacije) o izvajanju osnovne uredbe.
32. Namen in metodologija ocene zakonodajnega učinka sta bila opisana v več dokumentih, npr. oceni zakonodajnega učinka o razširitvi pristojnosti Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) na ureditev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS).
33. To mnenje zaradi razlogov, ki so bili pojasnjeni že v poglavju III, vključuje sklop izvedbenih pravil, ki so bila prepisana iz uredb o enotnem evropskem nebu, zlasti Uredbe (ES) št. 2096/2005 in Uredbe (ES) št. 1315/2007. Predlagane niso bile vsebinske spremembe navedenih uredb, ki bi upravičile nadaljnjo analizo v okviru ocene zakonodajnega učinka. Predlagane minimalne spremembe, ki izvajajo osnovno uredbo, so spremembe, ki ne omogočajo drugih nadomestnih možnosti, v zvezi s katerimi bi bilo vredno opraviti dodatno študijo.
34. Zato ocena zakonodajnega učinka ni bila opravljena. Kljub temu želi agencija poudariti, da obstajajo nekateri pomembni podatki v zvezi s prizadeto populacijo, ki so zanimivi v okviru tega novega sklopa pravil. Ti podatki so na voljo v poročilu organizacije EUROCONTROL o izvajanju zakonodaje o enotnem evropskem nebu²¹, v katerem so

²¹

www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

navedeni številne organizacije in subjekti, ki so vključeni v upravljanje zračnega prometa in navigacijske službe zračnega prometa v državah članicah Evropske unije, na Norveškem in v Švici.

35. Organizacija EUROCONTROL je v poročilu iz leta 2008²² poudarila, da obstajajo nekatera vseevropska vprašanja, ki zahtevajo ukrepanje na evropski ravni:
- nezadostna ureditev varnostnega nadzora upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM) in upravljanja zračnega prostora (ASM), ki ga izvajajo nacionalni nadzorni organi, zlasti v primeru elementov ATFM, ki jih centralno upravlja Centralna enota organizacije EUROCONTROL za upravljanje pretoka zračnega prometa (Central Flow Management Unit – CFMU);
 - nezadostna formalizacija ureditve varnostnega nadzora v zvezi s čezmejnimi dejavnostmi;
 - nacionalni nadzorni organi neustrezno izvajajo varnostni nadzor sprememb, ki je pomemben v zvezi s sprejemanjem novih sistemov in spremembami obstoječih sistemov;
 - nezadostna specifikacija izvršilnih ukrepov za kršitve uredb o enotnem evropskem nebu, ki jih zagrešijo certificirani izvajalci, kot se zahteva v ustreznih uredbah o enotnem evropskem nebu;
 - na splošno obstajajo pomisleki glede dvojne ureditve, oblikovanja kulture pravičnosti in razpoložljivosti virov, zlasti usposobljenega revizijskega osebja.
36. Organizacija EUROCONTROL je v poročilu iz leta 2009 poudarila, da panožne evidence o nesrečah in incidentih še vedno kažejo, da se pomembna tveganja prepoznavajo in uspešno zmanjšujejo. Vendar pa so v številnih primerih sedanje ravni virov in strokovnega znanja nezadostne za izvajanje odgovornosti v zvezi z varnostjo v obsegu, ki je potreben za prispevanje k izboljšanju varnosti.
37. Čeprav je mogoče ugotoviti, da ni neposrednih tveganj na področju upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa, je treba obravnavati še številne druge vidike. Nadzor, spremljanje in izvrševanje so še vedno področja, na katerih so zaželeni izboljšave in na katerih se varnostni ukrepi v zvezi upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa še vedno ne izvajajo enotno. V oceni zakonodajnega učinka o razširitvi sistema EASA na ureditev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS) je bilo že navedeno, da je treba ukrepati, in ta analiza to še potrjuje. To vključuje zlasti jasno ureditev ter enotno izvajanje in nadzor. Ta cilj se bo dodatno ocenil in obravnaval v drugi fazi izvajanja.

V. Sklepne ugotovitve

38. Agencija je pripravila to mnenje kot odgovor na zahtevo Evropske komisije in Odbora za enotno evropsko nebo, naj se razširitev evropskega sistema za ureditev varnosti v letalstvu na upravljanje zračnega prometa in navigacijske službe zračnega prometa (ATM/ANS) v prvi fazi izvede s tako imenovanim „hitrim“ postopkom. Pri tem je agencija temeljito preučila dodatne nasvete, ki jih je v tem postopku prejela od Komisije, Odbora za enotno evropsko nebo, upravnega odbora agencije EASA in vseh vključenih zainteresiranih strani.
39. Agencija je trdno prepričana, da bo ta „hitri“ postopek kmalu zagotovil prednosti v sistemu za ureditev varnosti, kot so:
- agencija lahko razvije potrebne sprejemljive načine usklajevanja in certifikacijske specifikacije, katerih uporaba lajša skladnost s pravili in zagotavlja potrebno sorazmernost in subsidiarnost. To vključuje tudi uporabo najboljših panožnih praks;

²² http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44_e1.0.pdf.

- vzpostavljena nova pravila bodo agenciji omogočila začetek izvajanja inšpekcijskih pregledov standardiziranja, katerih namen je zagotoviti varno in enotno uporabo skupnih pravil, organom pa pomagati pri njihovi vlogi varnostnega nadzora;
 - agencija bo postala pristojni organ za naloge, ki so ji dodeljene z zakonodajo – za vseevropske izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki niso iz EU, ter neevropske organizacije za usposabljanje KZP;
 - drugi elementi evropskega sistema za varnost v letalstvu – kot so sporazumi o mednarodnem sodelovanju in izvršilni ukrepi, določeni v osnovni uredbi – se bodo začeli uporabljati tudi na tem področju;
 - agencija bo lahko na podlagi različnih regulativnih ukrepov prispevala k izvajanju drugega svežnja zakonodaje o enotnem evropskem nebu, vključno zlasti s podporo ureditvi funkcionalnih blokov zračnega prostora, varnostnim nadzorom funkcij upravljanja omrežja upravljanja zračnega prometa in zagotavljala podporo, potrebno za lajšanje izvajanja programa SESAR.
40. Agencija priporoča, naj Komisija na podlagi tega mnenja začne izvršni postopek za sprejetje osnutka izvedbenih pravil in ustrezno spremeni veljavno zakonodajo, ki se uporablja za enotno evropsko nebo, ter tako prepreči dvojno ureditev in nasprotujoče si zahtev.

V Kölnu, 28. maja 2010

P. GOUDOU
izvršni direktor