

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/123

ze dne 24. ledna 2019,

kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 4 a čl. 6 odst. 7 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Funkce sítě by měly být „službou obecného zájmu“ poskytovanou pro Evropskou síť uspořádání letového provozu (EATMN, dále jen „sít“) a v rámci této sítě. Měly by přispívat k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy zajištěním požadované úrovně výkonnosti, interoperability, kompatibility a koordinace činností, včetně činností k zajištění optimálního využívání omezených zdrojů.
- (2) Navrhováním evropské sítě tratí ATS, řízením kapacity sítě a toků letového provozu a koordinací omezených zdrojů podle nařízení (ES) č. 551/2004 by neměla být dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a jejich povinnosti, jež se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ⁽²⁾.
- (3) Tato síť by měla zahrnovat veškeré fyzické a provozní složky, které určují výkonnost letadel (zejména jejich přesnost a efektivnost letů) provozovaných ve vzdušném prostoru v rámci oblasti EUR Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), v níž členské státy odpovídají za poskytování letových provozních služeb.
- (4) Evropská síť tratí ATS by měla být navržena tak, aby zvýšila účinnost jejich směřování od zahájení pojíždění na vzlet až do ukončení pojíždění po přistání („gate-to-gate“) a aby bylo ve všech fázích letu přihlédnuto zejména k efektivnosti letů a aspektům životního prostředí.
- (5) Pro zajištění trvalého zlepšování provozu sítě v jednotném evropském nebi a přispění k plnění celoevropských výkonnostních cílů jsou nezbytná provozní opatření, jejichž cílem je vytvořit účinné struktury vzdušného prostoru a řídit dostupné kapacity. Tato provozní opatření by měla umožňovat účinné využívání vzdušného prostoru a zajistit, aby uživatelé vzdušného prostoru mohli užívat upřednostňované tratě.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

- (6) Funkce uspořádání toku letového provozu (ATFM) je nedílnou součástí funkcí sítě s cílem optimalizovat dostupné kapacity při užívání vzdušného prostoru. Tato funkce by proto měla být podrobněji rozpracována s náležitým zohledněním nařízení Komise (EU) č. 255/2010⁽³⁾.
- (7) Nařízení (ES) č. 551/2004 stanoví přijetí prováděcích pravidel pro koordinaci a harmonizaci procesů a postupů s cílem zlepšit výkonnost správy leteckých kmitočtů. Tato prováděcí pravidla by rovněž měla stanovit základní funkci pro koordinaci včasné identifikace a řešení potřeb kmitočtů s cílem podpořit navrhování a provoz sítě.
- (8) Jako základ při optimalizaci rozvoje a provozu sítě by měla být použita činnost ICAO v oblasti navrhování tratí, uspořádání toku letového provozu, správy kmitočtů a správy kódů odpovídačů radaru.
- (9) Členské státy by měly dodržovat své povinnosti ve vztahu k ICAO týkající se navrhování tratí, uspořádání toku letového provozu, správy kmitočtů a správy kódů odpovídačů a měly by je pro potřeby sítě účinněji plnit. Manažer struktury vzdušného prostoru by měl v této oblasti poskytovat koordinaci a podporu.
- (10) Zavedením funkce uspořádání toku letového provozu (ATFM) by nemělo být dotčeno nařízení Rady (EHS) č. 95/93⁽⁴⁾. Letiště, která jsou vstupními a výstupními body sítě, zásadním způsobem přispívají k celkové výkonnosti sítě. Z tohoto důvodu by tato funkce měla být spojena s provozovateli letišť, kteří jednají jako pozemní koordinátoři, s cílem optimalizovat kapacitu na zemi. To by zvýšilo celkovou kapacitu sítě. Kromě toho by měly být stanoveny postupy zaměřené na posílení souladu mezi letištními časovými intervaly a letovými plány s cílem optimalizovat dostupnou kapacitu sítě včetně letišť.
- (11) Přidělování rádiového spektra se uskutečňuje v rámci Mezinárodní telekomunikační unie (ITU). Členské státy mají odpovědnost za sdělování svých požadavků civilního letectví Mezinárodní telekomunikační unii (ITU) a následně optimální využívání kmitočtových pásem přidělených pro všeobecný letový provoz. Politický a právní rámec pro tuto oblast stanoví rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 676/2002/ES⁽⁵⁾.
- (12) Organizace ICAO zpracovala pokyny týkající se funkce kódů odpovídačů radaru včetně dotazovacích kódů režimu S, jakož i funkce rádiových kmitočtů. Provozuje rovněž systém registrace přidělení kmitočtů pro účely všeobecného letového provozu v evropské oblasti ICAO. Jeho fungování v současné době napomáhá organizace Eurocontrol, která působí jako manažer struktury vzdušného prostoru.
- (13) Události spojené se sestřelením letu MH 17 ve vzdušném prostoru Ukrajiny dne 17. července 2014 a s teroristickým útokem na bruselském letišti dne 22. března 2016 ukázaly potřebu existence centrálního subjektu, který by mohl přispět ke koordinaci zmírňujících opatření na místní a regionální úrovni a na úrovni sítě, aby byla zajištěna včasná reakce na budoucí krizové situace, které ovlivňují letectví.
- (14) Manažer struktury vzdušného prostoru by měl fungovat jako nezávislý a odborně způsobilý orgán, který bude účinně a s vhodnými zdroji provádět úkoly nezbytné pro vykonávání funkcí sítě stanovených v nařízení (ES) č. 551/2004. Uchazeč o funkci manažera struktury vzdušného prostoru by měl poskytnout důkazy o prostředcích a zdrojích, které hodlá zajistit, aby splnil požadavky, které jsou na tento orgán kladeny. Manažer struktury vzdušného prostoru by měl být zastupován vedoucím pracovníkem orgánu, jenž je jmenován manažerem struktury vzdušného prostoru.
- (15) Je výhodné, aby existoval jeden subjekt, který koordinuje různé funkce sítě na podporu opatření přijatých na místní a subregionální úrovni s cílem rozvíjet a usnadňovat jednotné krátkodobé a dlouhodobé provozní a strategické cíle sítě v souladu s výkonnostními cíli. Funkce sítě by však měly být v souladu s povinnostmi stanovenými tímto nařízením zajišťovány provozními uživateli a manažerem struktury vzdušného prostoru a na úrovni členských států a funkčních bloků vzdušného prostoru.

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu (Úř. věst. L 80, 26.3.2010, s. 10).

⁽⁴⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 676/2002/ES ze dne 7. března 2002 o předpisovém rámci pro politiku rádiového spektra v Evropském společenství (rozhodnutí o rádiovém spektru) (Úř. věst. L 108, 24.4.2002, s. 1).

- (16) V roce 2017 přezkoumala Komise řízení, finanční mechanismy, nákladovou základnu a nákladovou efektivnost funkcí sítě. Jedním z výsledků tohoto přezkumu bylo, že je nutné posílit správu prováděnou manažerem struktury vzdušného prostoru a poskytnout mu větší autonomii řízení.
- (17) Funkce sítě by se měly zajišťovat nákladově efektivním způsobem, zejména by se mělo zamezit zdvojenému úsilí.
- (18) Povinnosti a úkoly manažera struktury vzdušného prostoru by měly být jasně stanoveny s ohledem na provádění funkcí sítě a výkonnost sítě. To by mělo zahrnovat veškeré služby nebo činnosti, které je nutno provádět centrálně ve prospěch provozních uživatelů, v souladu s pracovními ujednáními a provozními procesy dohodnutými s těmito zúčastněnými stranami.
- (19) Manažer struktury vzdušného prostoru týkající se sledování infrastruktury a společných služeb podpory sítě by měl své úkoly provádět při plném zohlednění stanovisek členských států a provozních uživatelů.
- (20) Manažer struktury vzdušného prostoru by se měl podílet na přípravě plánů a provozních opatření týkajících se provádění funkcí sítě na vnitrostátní a subregionální úrovni, pokud mají tyto plány a opatření dopad na výkonnost sítě.
- (21) Aby byla zajištěna přiměřená výkonnost sítě, měl by operační plán sítě zahrnovat provozní opatření a místní referenční hodnoty, které zohledňují vyvíjející se podmínky sítě a zaměřují se na splnění výkonnostních cílů pro celou Unii. Manažer struktury vzdušného prostoru by měl navíc identifikovat provozní omezení a úzká místa a navrhopvat vhodná opatření.
- (22) Uplatňování zásad řádného řízení je nezbytné pro trvalé zlepšování uspořádání toku letového provozu v Unii, předvídání růstu letecké dopravy a co nejlepší využití dostupné kapacity při současném snížení dopadu toků letového provozu na životní prostředí. Je proto nezbytné stanovit společný rámec pro plánování opatření ke zvýšení výkonnosti sítě a jejich provádění. Za tímto účelem je třeba vypracovat na úrovni sítě strategický plán a operační plán.
- (23) Manažer struktury vzdušného prostoru a provozní uživatelé by měli spolupracovat s cílem zlepšit uspořádání toku letového provozu a v případě potřeby přijímat nápravná opatření. Manažer struktury vzdušného prostoru by měl být zejména schopen zavádět opatření ATFM s cílem co nejlépe využívat dostupnou kapacitu a prosazovat co nejlepší poskytování této kapacity ze strany sektorů řízení letového provozu (ATC).
- (24) Funkcemi sítě by neměla být dotčena ustanovení článku 13 nařízení (ES) č. 549/2004, zaměřená na zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů. Funkcemi sítě by rovněž nemělo být dotčeno uplatňování pružného užívání vzdušného prostoru podle článku 7 nařízení (ES) č. 551/2004.
- (25) Měla by existovat koordinace mezi funkcemi sítě a operacemi organizovanými na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.
- (26) Pro dosažení požadovaných cílů má mimořádný význam efektivnost vojenských operací, civilně-vojenská spolupráce a koordinace. Toto nařízení by se nemělo vztahovat na obsah, rozsah nebo provádění vojenských operací a výcviku v rámci režimu operačního letového provozu. V zájmu bezpečnosti a vzájemné efektivnosti je však třeba zohlednit rozhraní mezi uvedenými operacemi a operacemi, na které se vztahuje toto nařízení.
- (27) Je nezbytné zajistit včasné a účinné provádění funkcí sítě a podporovat manažera struktury vzdušného prostoru při plnění jeho úkolů vytvořením účinného rámce pro konzultace s provozními uživateli a podrobných pracovních ujednání a provozních procesů.
- (28) Na vnitrostátní úrovni, na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a na úrovni sítě by měly proběhnout efektivní konzultace zúčastněných stran.
- (29) Pro zajištění vhodného řízení týkajícího se provádění funkcí sítě by měla být zřízena Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu.

- (30) Pro zajištění efektivního rozhodování by Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu měla mít omezený počet členů s provozními a řídicími povinnostmi a s rozsáhlými znalostmi a odbornými vědomostmi v oblasti uspořádání letového provozu (ATM). Tito členové by měli zajistit vyvážené zastoupení zájmů všech zúčastněných stran. Právo na účast v Radě pro uspořádání struktury vzdušného provozu by prostřednictvím svých zástupců měli mít poskytovatelé letových navigačních služeb z přidružených zemí, které přispívají k práci manažera struktury vzdušného prostoru.
- (31) Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu by měla být při svém rozhodování podporována pracovní skupinou pro provoz složenou z vedoucích provozu, která jí poskytne příslušné provozní poznatky a poradenství.
- (32) Aby byla zajištěna efektivita řešení krizí na úrovni sítě a aby byla podpořena koordinační krizová jednotka pro evropské letectví při plnění svých úkolů, měla by být zřízena síť vnitrostátních kontaktních míst. Tato kontaktní místa by měla usnadnit zapojení vnitrostátních orgánů a zajistit úzkou spolupráci s odpovídajícími strukturami na úrovni členských států v případě krizí.
- (33) S ohledem na svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a na jejich požadavky, které se týkají veřejného pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostí obrany, jakož i na jejich povinnosti v oblasti funkcí sítě by členské státy měly být informovány o všech opatřeních, která mají významný dopad na výkonnost sítě, a tato opatření by s nimi měla být konzultována. Komise by měla co nejlépe využít stávajících schůzí výboru pro zohlednění jejich názorů.
- (34) Rozpočet manažera struktury vzdušného prostoru by mu měl umožňovat plnění konkrétních cílů stanovených v systému sledování výkonnosti a realizaci jeho pracovního programu. Tento rozpočet by měl být identifikovatelně oddělen od zbývajících částí rozpočtu orgánu, jenž je jmenován manažerem struktury vzdušného prostoru, pokud tento orgán vykonává jinou činnost. Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru by měla potvrdit soulad rozpočtu manažera struktury vzdušného prostoru s jeho ročním pracovním programem.
- (35) Komise by měla zajistit odpovídající dozor nad manažerem struktury vzdušného prostoru. Tento dozor by měl zohlednit úlohu Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví jako příslušného orgánu pro certifikaci a dozor nad manažerem struktury vzdušného prostoru.
- (36) V zájmu posílení celoevropského rozměru jednotného evropského nebe by se na zřízení a provádění funkcí sítě měly podílet třetí země, které uzavřely s Uníí dohodu.
- (37) Toto nařízení náležitě zohledňuje zkušenosti získané při provádění funkcí sítě od roku 2011 a stanoví revidovaná společná pravidla provádění funkcí sítě. Nařízení Komise (ES) č. 677/2011⁽⁶⁾ by proto mělo být zrušeno.
- (38) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (dále jen „funkce sítě“) v souladu s článkem 6 nařízení (EU) č. 551/2004. Stanoví rovněž pravidla pro řešení krizí sítě.
2. Funkce sítě, na které se toto nařízení vztahuje, jsou následující:
 - a) navrhování evropské sítě tratí ATS (ERND);

⁽⁶⁾ Nařízení Komise (ES) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a kterým se mění nařízení (EU) č. 691/2010 (Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1).

- b) uspořádání toku letového provozu (ATFM) uvedené v čl. 6 odst. 7 nařízení (ES) č. 551/2004 a v nařízení (EU) č. 255/2010;
- c) pokud jde o koordinaci omezených zdrojů:
 - i) rádiové kmitočty v rámci leteckých kmitočtových pásem používaných všeobecným letovým provozem;
 - ii) kódy odpovídající radaru.

3. Pro účely provádění funkcí sítě se toto nařízení vztahuje na členské státy, manažera struktury vzdušného prostoru, Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA, dále jen „Agentura“), uživatele vzdušného prostoru, poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letišť a koordinátory letištních časových intervalů, a to na místní nebo vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

4. Toto nařízení se vztahuje na vzdušný prostor v oblasti EUR ICAO, ve kterém členské státy zajišťují poskytování letových provozních služeb ve smyslu čl. 2 odst. 11 nařízení (ES) č. 549/2004. Toto nařízení lze uplatnit také na vzdušný prostor v oblastech ICAO EUR, NAT, AFI a MID, kde poskytování letových provozních služeb zajišťují třetí země uvedené v čl. 24 odst. 1.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004, článku 2 nařízení Komise (EU) č. 255/2010 a článku 2 nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ⁽⁷⁾.

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) „omezenými zdroji“ se rozumí poskytování prostředků používaných pro účinné fungování ATM, jejichž dostupnost je omezená a jež jsou centrálně koordinovány manažerem struktury vzdušného prostoru s cílem zajistit výkonnost Evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „sít“);
- 2) „leteckým kmitočtovým pásmem“ se rozumí zápis do tabulky radiokomunikačního řádu Mezinárodní telekomunikační unie týkající se přidělení kmitočtů v daném kmitočtovém pásmu, v němž se přidělují kmitočty pro všeobecný letový provoz;
- 3) „provozovatelem letiště“ se rozumí orgán, který ve spojení s jinými činnostmi nebo jinak má podle vnitrostátních právních nebo správních předpisů za úkol spravovat a řídit letištní zařízení a koordinovat a kontrolovat činnosti jednotlivých provozovatelů přítomných na příslušném letišti nebo činných v rámci příslušného letištního systému;
- 4) „koordinátorem letištních časových intervalů“ se rozumí kvalifikovaná fyzická nebo právnická osoba jmenovaná v souladu s čl. 4 odst. 1 nařízení (EHS) č. 95/93;
- 5) „provozními uživateli“ se rozumí civilní a vojenští uživatelé vzdušného prostoru, civilní a vojenští poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé letišť, kteří působí ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 4;
- 6) „manažerem struktury vzdušného prostoru“ se rozumí orgán pověřený úkoly nezbytnými k výkonu funkcí uvedených v článku 6 nařízení Rady (EU) č. 551/2004.
- 7) „přidruženými zeměmi“ se rozumí třetí země, které jsou členy organizace Eurocontrol, jiné než země, které se v souladu s čl. 24 odst. 1 účastní práce manažera struktury vzdušného prostoru;
- 8) „systémem sledování výkonnosti“ se rozumí právní rámec pro zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě v jednotném evropském nebi, jak je uvedeno v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004;

⁽⁷⁾ Nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru (Úř. věst. L 342, 24.12.2005, s. 20).

- 9) „rozhodováním založeným na spolupráci“ se rozumí proces, v němž se přijímají rozhodnutí na základě součinnosti a konzultace s členskými státy, provozními uživateli a případně jinými subjekty v souladu s články 15 až 17;
- 10) „orgánem pro kontrolu výkonnosti“ se rozumí nezávislá skupina odborníků v oblasti výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě v jednotném evropském nebi, zřízená prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2016/2296⁽⁸⁾;
- 11) „Radou pro uspořádání struktury vzdušného provozu“ se rozumí rada zřízená tímto nařízením, která sleduje a řídí provádění funkcí sítě včetně plnění úkolů manažera struktury vzdušného prostoru v souladu s článkem 18;
- 12) „provozním opatřením“ se rozumí opatření na místní či vnitrostátní úrovni, na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru nebo na úrovni sítě, které je stanoveno v operačním plánu sítě prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci mezi provozními uživateli a manažerem struktury vzdušného prostoru;
- 13) „krizí sítě“ se rozumí stav neschopnosti poskytovat letové navigační služby na požadované úrovni, který vede k zásadní ztrátě kapacity sítě nebo výrazné nerovnováze mezi kapacitou sítě a poptávkou nebo k důležitému selhání toku informací v jedné nebo několika částech sítě po neobvyklé a nepředvídané situaci;
- 14) „civilně-vojenskou spoluprací“ se rozumí interakce mezi civilními a vojenskými orgány a složkami ATM uvedenými v čl. 3 odst. 1, která je nutná k zajištění bezpečného, účinného a harmonického využívání vzdušného prostoru;
- 15) „kondicionální trať (CDR)“ se rozumí trať ATS, která je k dispozici pouze pro plánování letů a používání za stanovených podmínek;
- 16) „evropskými zastupujícími organizacemi“ se rozumí jakákoli právnická osoba či subjekt zastupující zájmy jedné nebo více kategorií provozních uživatelů na evropské úrovni;
- 17) „vnitrostátním kontaktním místem“ se v souvislosti s řešením krizí rozumí osoby v členských státech, které spolupracují s příslušnými vnitrostátními strukturami a organizacemi pro řešení krizí a s koordinační krizovou jednotkou pro evropské letectví;
- 18) „vlivem na síť“ se v souvislosti s funkcí rádiových kmitočtů stanovených v příloze III rozumí situace, kdy přidělení rádiových kmitočtů sníží, zamezí nebo přeruší činnost jednoho nebo více přidělení rádiových kmitočtů sítě nebo zabrání optimálnímu využívání leteckých kmitočtových pásem v oblasti působnosti tohoto nařízení;
- 19) „navrhováním vzdušného prostoru“ se rozumí proces, který zajišťuje rozvoj a uplatňování moderních navigačních schopností a technologií, zdokonalení sítí leteckých tratí a související rozdělení na sektory, optimalizovaných struktur vzdušného prostoru a postupů ATM, které zvyšují kapacitu;
- 20) „využíváním vzdušného prostoru“ se rozumí způsob, jakým je vzdušný prostor provozně používán;
- 21) „vzdušným prostorem volných tratí“ se rozumí specifický vzdušný prostor, v němž uživatelé vzdušného prostoru mohou volně plánovat své tratě mezi vstupním a výstupním bodem bez odkazu na síť tratí ATS;
- 22) „sektorem řízení letového provozu (ATC)“ se rozumí stanovená část vzdušného prostoru, v němž má tým řídící letový provoz v danou dobu odpovědnost za poskytování ATC;
- 23) „trať požadovanou uživatelem“ se rozumí požadované směřování tratí ohlášené provozovatelem letadel ve fázi navrhování vzdušného prostoru za účelem plnění jeho potřeb;
- 24) „konfigurací sektorů“ se rozumí systém, který spojuje sektory vzdušného prostoru s cílem co nejlépe zajistit plnění provozních požadavků a optimalizovat zajištění dostupnosti vzdušného prostoru;

⁽⁸⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2016/2296 ze dne 16. prosince 2016, kterým se vytváří nezávislá skupina odborníků ustavená jako orgán pro kontrolu výkonnosti v rámci jednotného evropského nebe (Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 92).

- 25) „tratí letových provozních služeb (tratí ATS)“ se rozumí definovaná část struktury vzdušného prostoru navržená k usměrňování toku provozu podle potřeb poskytování letových provozních služeb;
- 26) „přidělením kmitočtu“ se rozumí oprávnění vydané členským státem k využívání rádiového kmitočtu nebo kmitočtového kanálu za stanovených podmínek.

Článek 3

Složky sítě

1. Pro účely tohoto nařízení zahrnuje síť letiště, struktury vzdušného prostoru a rozhraní, která je propojují, a infrastrukturu a provozní kapacity EATMN, které společně slouží civilním a vojenským uživatelům vzdušného prostoru.
2. Provozní uživatelé a manažer struktury vzdušného prostoru v mezích svých příslušných povinností plánují, navrhují, provozují a sledují složky sítě uvedené v odstavci 1 v souladu se strategickým plánem sítě uvedeným v článku 8 a s operačním plánem sítě uvedeným v článku 9 s cílem zlepšit účinnost, interoperabilitu a propojenost a dosahování místních výkonostních cílů a výkonostních cílů pro celou Unii, které stanoví systém sledování výkonnosti.

KAPITOLA II

ORGANIZACE A USPOŘÁDÁNÍ FUNKCÍ SÍTĚ

Článek 4

Jmenování manažera struktury vzdušného prostoru a jeho povinnosti po jmenování

1. Jmenování manažera struktury vzdušného prostoru má podobu rozhodnutí Komise přijatého v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004. Toto rozhodnutí zahrnuje podmínky jmenování manažera struktury vzdušného prostoru včetně jeho financování.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru je jmenován nejméně na dvě referenční období systému sledování výkonnosti stanovená v článku 8 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ⁽⁹⁾.
3. Orgán může být jmenován manažerem struktury vzdušného prostoru jen tehdy, pokud splňuje následující podmínky:
 - a) prokázal svou způsobilost a schopnost plnit úkoly stanovené v článku 7;
 - b) popsal hlavní cíle, kterých plánuje dosáhnout během jmenovacího období, a rovněž způsob, jakým bude zajišťovat kvalitní služby pro provozní uživatele;
 - c) popsal přístup a prostředky, které hodlá používat, a způsob, jakým hodlá plnit úkoly manažera struktury vzdušného prostoru;
 - d) pokud provádí i jiné činnosti než ty, které se týkají výkonu funkcí sítě, prokázal, že tyto další činnosti budou prováděny nezávisle na úkolech manažera struktury vzdušného prostoru uvedených v článku 7.
4. Po svém jmenování manažer struktury vzdušného prostoru:
 - a) obdrží od Agentury osvědčení v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/373 ⁽¹⁰⁾;
 - b) udržuje provozní a technické znalosti nezbytné pro plnění úkolů stanovených v článku 7 nezávislým, nestranným a nákladově efektivním způsobem;

⁽⁹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě (Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu/letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

- c) jedná v souladu s ustanoveními o řízení a konzultacích stanovenými v kapitolách III a V;
 - d) brání střetu zájmů;
 - e) při plnění svých úkolů dodržuje příslušné právní předpisy Unie;
 - f) bezpečně spravuje citlivé údaje;
 - g) je zastoupen manažerem, který odpovídá za plnění úkolů manažera struktury vzdušného prostoru a za řízení jeho lidských a finančních zdrojů.
5. Komise pravidelně sleduje práci manažera struktury vzdušného prostoru a posuzuje, zda manažer struktury vzdušného prostoru splňuje podmínky uvedené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku a úkoly stanovené v článku 7.

Článek 5

Posuzování

Komise nejpozději po skončení každého referenčního období systému sledování výkonnosti posoudí, zda byly funkce sítě vykonávány řádně a zda manažer struktury vzdušného prostoru účinně plní své úkoly v souladu s čl. 4 odst. 4.

Článek 6

Podmínky odvolání

1. Důvody pro odvolání manažera struktury vzdušného prostoru jmenovaného Komisí mohou být následující:
 - a) nesplnění požadavků uvedených v článku 4 a v rozhodnutí Komise o jmenování manažera struktury vzdušného prostoru;
 - b) závažné a přetrvávající neplnění jeho výkonnostních cílů.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru stanoví a provede vhodná opatření s cílem zajistit nepřetržité poskytování služeb při provádění funkcí sítě v případě svého odvolání z funkce, dokud nebude manažerem struktury vzdušného prostoru jmenován jiný subjekt.

Článek 7

Úkoly manažera struktury vzdušného prostoru

1. Manažer struktury vzdušného prostoru podporuje provádění funkcí sítě a za tímto účelem:
 - a) sestavuje a aktualizuje strategický plán sítě uvedený v článku 8 v souladu se systémem sledování výkonnosti a s hlavním plánem ATM s přihlédnutím k příslušnému evropskému oblastnímu navigačnímu plánu ICAO a souvisejícím dokumentům;
 - b) vytváří operační plán sítě uvedený v článku 9 za účelem provádění strategického plánu sítě pokrývajícího kalendářní roky referenčního období a roční, sezónní, týdenní a denní období;
 - c) zpracovává, organizuje a poskytuje funkci integrovaného návrhu evropské sítě tratí ATS podle ustanovení přílohy I;
 - d) koordinuje uspořádání toku letového provozu a kapacity a prostřednictvím centrálního stanoviště ATFM koordinuje a provádí opatření ATFM stanovená v příloze II;
 - e) zajišťuje základní funkci pro koordinaci rádiových kmitočtů požadovanou v čl. 6 odst. 4 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 551/2004 a stanovenou v příloze III tohoto nařízení včetně ústředního rejstříku pro uchovávání všech údajů o přidělení rádiových kmitočtů;
 - f) koordinuje procesy přidělování kódů odpovídačů radaru stanovené v příloze IV;

- g) organizuje uspořádání a provoz funkcí sítě;
- h) koordinuje a podporuje řešení krizí sítě v souladu s články 19 a 21 a po konzultaci s Komisí se obrací na EACCC;
- i) zajišťuje koordinaci ve vztahu k funkcím sítě s oblastmi ICAO mimo oblast EUR ICAO a se zeměmi, které se nepodílejí na činnosti manažera struktury vzdušného prostoru;
- j) sestavuje, aktualizuje a provádí víceletý pracovní program manažera struktury vzdušného prostoru a související rozpočet;
- k) vytváří a zavádí výstražný nebo poplašný systém, který Komisi poskytuje údaje založené na analýze letových plánů, aby mohla sledovat dodržování zákazů provozování letecké dopravy uložených leteckým dopravcům podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005⁽¹¹⁾ nebo jiných bezpečnostních a ochranných opatření, případně obojího;
- l) poskytuje podporu, kterou si vyžádá ICAO, u úkolů souvisejících s výkonem funkcí sítě v rámci oblasti EUR ICAO podle uzavřených ujednání o spolupráci s ICAO.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru rovněž přispívá k trvalému zlepšování provozu sítě v jednotném evropském nebi a k celkové výkonnosti sítě, zejména pokud jde o provádění systému sledování výkonnosti. Manažer struktury vzdušného provozu zejména:

- a) zajišťuje, aby strategický plán sítě a operační plán sítě přispívaly k dosahování výkonnostních cílů pro celou Unii a souvisejících místních výkonnostních cílů, a sleduje provádění těchto plánů;
- b) vytváří plán výkonnosti sítě v souladu se systémem sledování výkonnosti a po schválení Komisí ho provádí;
- c) iniciuje, podporuje a koordinuje spolupráci mezi provozními uživateli při přípravě a provádění provozních opatření s cílem zajistit účinné využívání dostupného vzdušného prostoru a kapacity a omezovat zpoždění v síti;
- d) identifikuje v operačním plánu sítě veškeré iniciativy podporující rozvoj přeshraniční koordinace a poskytování přeshraničního uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb s důrazem na ty, na nichž obzvláště závisí splnění plánu výkonnosti sítě;
- e) ve spolupráci s provozními uživateli identifikuje rizika pro bezpečnost provozu na úrovni sítě, posuzuje související bezpečnostní riziko sítě a oznamuje je Agentuře;
- f) poskytuje provozním uživatelům a příslušným orgánům členských států a Komisi informace o prognóze dopravy a analýzu operační výkonnosti v souvislosti s prováděním systému sledování výkonnosti;
- g) podporuje provozní uživatele při přípravě a provádění plánů přechodu za účelem uvedení významného vzdušného prostoru do provozu nebo zdokonalení systému ATM;
- h) vytváří postupy pro přičítání zpoždění z důvodů ATFM prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci a organizuje proces následných úprav provozu, jehož se účastní poskytovatelé letových navigačních služeb, letiště a vnitrostátní dozorové orgány, s cílem zabývat se záležitostmi, které se týkají měření, klasifikace a přičítání zpoždění z důvodů ATFM;
- i) podporuje provozní uživatele při provádění pravidel pružného užívání vzdušného prostoru v souladu s nařízením (ES) č. 2150/2005.

3. Za účelem plnění úkolů uvedených v odstavcích 1 a 2 manažer struktury vzdušného prostoru:

- a) zajišťuje dostupnost nástrojů, procesů a jednotných údajů na podporu procesu rozhodování založeného na spolupráci na úrovni sítě a sdílení těchto údajů. Mezi tyto údaje patří zejména zpracování letových plánů, evropské systémy správy údajů a letecké informace důležité pro výkon funkcí sítě, jakož i elektronický integrovaný zpravodajský portál s přístupem pro zúčastněné strany podle článku 3a nařízení (ES) č. 551/2004;

⁽¹¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15).

- b) zajišťuje jednotný a koordinovaný přístup ke všem plánovacím a provozním činnostem sítě včetně sledování a zlepšování celkové výkonnosti sítě s cílem zlepšit účinnost, interoperabilitu a propojenost sítě;
- c) podílí se na změnách dokumentů ICAO, které se vztahují k funkcím sítě v souladu s postupy Unie;
- d) podporuje provozní uživatele při výkonu povinností, které jsou jim uloženy, při zavádění systémů a postupů uspořádání letového provozu nebo letových navigačních služeb (ATM/ANS) v souladu s evropským hlavním plánem ATM, a zejména týkajících se společných projektů zřízených v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) č. 409/2013 ⁽¹²⁾;
- e) je nápomocen Komisi a zaváděcímu manažerovi podle článku 9 prováděcího nařízení (EU) č. 409/2013 při stanovování, přijímání a provádění společných projektů v souladu s článkem 5 uvedeného nařízení;
- f) uzavírá ujednání o spolupráci se zaváděcím manažerem v souladu s čl. 9 odst. 7 písm. a) a s čl. 12 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 409/2013;
- g) sleduje výkonnost infrastruktury důležité pro výkon funkcí sítě, tj.:
 - i) pokrytí pozemních navigačních systémů za účelem podpory zavádění a provozu navigačních aplikací;
 - ii) pokrytí vesmírných navigačních systémů za účelem podpory zavádění a provozu navigačních aplikací na základě informací poskytnutých:
 - a) referenčním střediskem Galileo (GRC) pro základní konstelace globálních navigačních družicových systémů (GNSS);
 - b) poskytovatelem evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS) pro systém EGNOS;
 - iii) dotazovače přehledového radaru a avioniku;
 - iv) komunikace datovým spojem;
 - v) palubní protisrážkové systémy (ACAS);
 - vi) palubní altimetrie;
- h) vytváří, organizuje a poskytuje společné služby podpory týkající se funkcí sítě, které požadují provozní uživatelé a které jsou prováděny centrálně ve prospěch operační výkonnosti sítě a z důvodu nákladové efektivity, tj.:
 - i) středisko zpráv pro ATM;
 - ii) službu řízení síťových adres;
- i) podporuje subjekty pověřené vyšetřováním nehod a incidentů v civilním letectví nebo analýzou událostí, jak je stanoveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ⁽¹³⁾, pokud o takovou pomoc požádají;

⁽¹²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 ze dne 3. května 2013 o definici společných projektů, vytvoření správy a identifikaci pobídek podporujících provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu (Úř. věst. L 123, 4.5.2013, s. 1).

⁽¹³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35).

- j) vyměňuje si provozní údaje s provozními uživateli v souladu s článkem 13 nařízení (ES) č. 550/2004;
 - k) shromažďuje, konsoliduje a analyzuje veškeré údaje uvedené v přílohách I až VI, a tyto údaje na vyžádání poskytuje Komisi, Agentuře a orgánu pro kontrolu výkonnosti.
4. Na žádost Komise, členských států nebo Agentury manažer struktury vzdušného prostoru vyhoví požadavkům *ad hoc* na informace, konzultaci, analýzu nebo jiné podobné vedlejší úkoly spojené s různými funkcemi.

Článek 8

Strategický plán sítě

1. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje a aktualizuje strategický plán sítě v souladu s hlavním plánem ATM a prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci. Strategický plán sítě řídí dlouhodobý rozvoj sítě, je v souladu s referenčními obdobími systému sledování výkonnosti a zahrnuje funkční období manažera struktury vzdušného prostoru.
2. Strategický plán sítě se zřizuje na základě vzoru stanoveného v příloze V. Schvaluje ho Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu a následně pak Komise po konzultaci s členskými státy.
3. Strategický plán sítě se zaměřuje na dosažení výkonnostních cílů pro funkce sítě stanovených v systému sledování výkonnosti.
4. Strategický plán sítě je aktualizován alespoň 12 měsíců před začátkem každého referenčního období.

Článek 9

Operační plán sítě

1. Manažer struktury vzdušného prostoru ve spolupráci s provozními uživateli vypracuje podrobný operační plán sítě za účelem provádění strategického plánu sítě na provozní úrovni v krátkodobém a střednědobém horizontu prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci.
2. Operační plán sítě pokrývá kalendářní roky referenčního období a ročních období a zahrnuje provozní opatření, která jsou pro ně plánována.
3. Operační plán sítě obsahuje informace uvedené v příloze VI. Operační plán sítě schvaluje Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu.
4. Operační plán sítě zahrnuje zejména:
 - a) požadavky na operační výkonnost sítě a místní referenční hodnoty zpoždění z důvodů ATFM s cílem přispět k dosahování výkonnostních cílů pro celou Unii;
 - b) provozní opatření, která přispívají k dosahování výkonnostních cílů pro celou Unii a místních výkonnostních cílů v systému sledování výkonnosti zahrnujícím kalendářní roky referenčního období a roční, sezónní, týdenní a denní období s přihlédnutím k aktuální prognóze dopravy a jejímu vývoji.
5. Operační plán sítě zahrnuje provozní opatření týkající se všech funkcí sítě a vojenských požadavků, pokud členské státy tyto požadavky stanoví. Tato provozní opatření se stanoví na základě rozhodování založeného na spolupráci a jejich vzájemný soulad posuzuje manažer struktury vzdušného prostoru.
6. Pokud manažer struktury vzdušného prostoru identifikuje provozní omezení a úzká místa, která brání dosahování výkonnostních cílů pro celou Unii a místních výkonnostních cílů, navrhne dodatečná provozní opatření. Tato opatření se stanoví na základě rozhodování založeného na spolupráci.
7. Poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé letišť zajistí, aby jejich plány byly sladěny s operačním plánem sítě, a provedou provozní opatření uvedená v odst. 4 písm. b).
8. Manažer struktury vzdušného prostoru operační plán sítě podle potřeby aktualizuje, a to alespoň jednou za šest měsíců.

Článek 10

Nápravná opatření

1. Pokud nejsou dosaženy úrovně výkonnosti odsouhlasené na základě rozhodování založeného na spolupráci nebo pokud nebyla provedena provozní opatření uvedená v čl. 9 odst. 4 písm. b), manažer struktury vzdušného prostoru v rámci plnění svých úkolů, a aniž jsou dotčeny povinnosti členských států, navrhne nápravná opatření, která mají přijmout provozní uživatelé. Přitom svůj postup nejprve konzultuje s provozními uživateli, jichž se tato opatření dotýkají, poté předloží návrh nápravných opatření pracovní skupině pro provoz uvedené v čl. 18 odst. 2 k projednání a nakonec získá schválení návrhu nápravných opatření od Rady pro uspořádání struktury vzdušného provozu. Provozní uživatelé, jichž se tato opatření dotýkají, je buď provedou, nebo informují Radu pro uspořádání struktury vzdušného provozu o důvodech, proč je neprovedli.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru informuje členské státy a vnitrostátní dozorový orgán odpovědný za dohled nad dotčeným provozním uživatelem, jehož se daná nápravná opatření týkají, o obsahu daného opatření a o veškerých aspektech týkajících se změn operační výkonnosti.
3. Členské státy bez zbytečného odkladu informují Komisi a manažera struktury vzdušného prostoru, pokud jim jejich povinnosti brání v provádění nápravných opatření, případně pokud jejich provádění vede k nesouladu s plány výkonnosti.
4. Manažer struktury vzdušného prostoru zřídí a průběžně aktualizuje rejstřík provozních opatření a nápravných opatření, která provozní uživatelé neprovedli, včetně důvodů, které jim brání v jejich provedení, a informuje o nich Komisi.

Článek 11

Vztahy s provozními uživateli

1. Manažer struktury vzdušného prostoru uzavře příslušná pracovní ujednání s provozními uživateli v souladu s článkem 17 s cílem sledovat a zlepšovat celkovou výkonnost sítě.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru a provozní uživatelé koordinují vývoj a zavádění nástrojů a systémů nezbytných pro výkon funkcí sítě s cílem splnit požadavky čl. 3 odst. 2.
3. Provozní uživatelé zajistí, aby provozní opatření prováděná na místní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru byla slučitelná s opatřeními stanovenými v rámci procesu rozhodování založeného na spolupráci.
4. Provozní uživatelé poskytnou manažerovi struktury vzdušného prostoru příslušné údaje uvedené v přílohách I až VI, přičemž dodrží všechny lhůty a požadavky stanovené v rámci procesu rozhodování založeného na spolupráci.

Článek 12

Vztahy s členskými státy

1. Manažer struktury vzdušného prostoru při plnění svých úkolů náležitě zohlední povinnosti členských států vztahující se k jejich svrchovanosti nad jejich vzdušným prostorem a k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany.
2. Členské státy jsou nadále odpovědné za podrobné zpracování, schválení a zřízení struktur vzdušného prostoru pro vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc.
3. Jsou-li orgány členských států zapojeny do provozních otázek týkajících se funkcí sítě, zejména do koordinace omezených zdrojů uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c), manažer struktury vzdušného prostoru s nimi provádí konzultace v rámci procesu rozhodování založeného na spolupráci a tyto orgány pak výsledky stanovené v tomto procesu uplatní na vnitrostátní úrovni.

Článek 13

Vztahy s funkčními bloky vzdušného prostoru

1. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí úzkou spolupráci a koordinaci s poskytovateli letových navigačních služeb na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, zejména pokud jde o strategické plánování a taktické uspořádání každodenního toku a kapacity.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru v těsné spolupráci s poskytovateli letových navigačních služeb na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru vytvoří harmonizované procesy, postupy a rozhraní s cílem usnadnit provozní propojenost mezi funkčními bloky vzdušného prostoru.
3. Členské státy, které spolupracují v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru, usilují o zformování jednotných názorů na strategické otázky funkcí sítě uvedené v čl. 21 odst. 2.
4. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří spolupracují v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru, usilují o zformování jednotných názorů na podporu rozhodování založeného na spolupráci.

Článek 14

Civilně-vojenská spolupráce

1. Členské státy zajistí příslušné zapojení vnitrostátních vojenských orgánů do všech činností týkajících se výkonu funkcí sítě.
2. Členské státy zajistí odpovídající zastoupení poskytovatelů vojenských letových navigačních služeb a vojenských uživatelů vzdušného prostoru v procesu konzultací a v provozních ujednáních stanovených manažerem struktury vzdušného prostoru.
3. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí zavedení vhodných opatření s cílem umožnit a podpořit odpovídající koordinaci s vnitrostátními vojenskými orgány a s dalšími příslušnými vojenskými orgány včetně Evropské obranné agentury (EDA). Rozsah této koordinace zahrnuje všechny aspekty týkající se provádění funkcí sítě, které mají dopad na vojenské činnosti.
4. Funkce ERND a ATFM se vykonávají, aniž jsou dotčena vyhrazení nebo omezení vzdušného prostoru pro výhradní nebo specifické používání členskými státy. Manažer struktury vzdušného prostoru podporuje a koordinuje dostupnost kondicionálních tratí vedoucích přes tyto části vzdušného prostoru a usnadňuje plnění vojenských požadavků a reakce při řešení krizí.

KAPITOLA III

ŘÍZENÍ FUNKCÍ SÍTĚ

Článek 15

Rozhodování založené na spolupráci

1. Členské státy a provozní uživatelé vykonávají funkce sítě s podporou manažera struktury vzdušného prostoru prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci, které zahrnuje následující prvky:
 - a) proces konzultací stanovený v článku 16;
 - b) podrobná pracovní ujednání a provozní procesy stanovené v článku 17.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru pomáhá Radě pro uspořádání struktury vzdušného provozu při přijímání opatření týkajících se řízení funkcí sítě stanovených v článku 18.
3. Pokud jeden nebo více provozních uživatelů zpochybní činnost manažera struktury vzdušného prostoru, postoupí manažer struktury vzdušného prostoru tuto záležitost k rozhodnutí Radě pro uspořádání struktury vzdušného provozu.

Článek 16

Proces konzultací

1. Manažer struktury vzdušného prostoru stanoví proces vhodných a pravidelných konzultací zainteresovaných stran uvedených v čl. 1 odst. 3.
2. Konzultace zahrnují podrobná pracovní ujednání a provozní procesy stanovené v článku 17, strategický plán sítě, operační plán sítě a výkonnostní plán sítě, jakož i pokrok v provádění plánů, zprávy pro Komisi a provozní otázky.

3. Manažer struktury vzdušného prostoru přizpůsobí proces konzultací potřebám jednotlivých funkcí sítě. Podle potřeby budou zapojeny orgány členských států, aby se zajistila možnost řešení regulačních otázek.

4. Pokud provozní uživatelé tvrdí, že jejich názory na určitou záležitost nebyly náležitě zohledněny, záležitost se nejprve postoupí k dalšímu posouzení manažerovi struktury vzdušného prostoru. Nelze-li danou otázku vyřešit tímto způsobem, postoupí se k rozhodnutí Radě pro uspořádání struktury vzdušného prostoru.

Článek 17

Pracovní ujednání a provozní procesy

1. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje s provozními uživateli, členskými státy, třetími zeměmi uvedenými v čl. 24 odst. 1 nebo případně s přidruženými zeměmi podrobná pracovní ujednání a provozní procesy s cílem řešit aspekty plánování a provozu týkající se k provádění funkcí sítě, zejména s přihlédnutím ke specifickým rysům a požadavkům jednotlivých funkcí sítě uvedených v přílohách I až IV.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby podrobná pracovní ujednání a provozní procesy obsahovaly pravidla pro oznamování nápravných opatření vyplývajících z rozhodování založeného na spolupráci zainteresovaným stranám uvedeným v čl. 1 odst. 3.

3. Tato podrobná pracovní ujednání a provozní procesy musí dodržovat požadavky týkající se oddělení poskytování služeb a regulačních otázek podle čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

Článek 18

Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru

1. Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru odpovídá za:

- a) schválení návrhu strategického plánu sítě;
- b) schválení operačních plánů sítě;
- c) schválení návrhů nápravných opatření uvedených v článku 10;
- d) schválení specifikací pro procesy konzultací, jakož i podrobných pracovních ujednání a provozních procesů pro funkce sítě uvedené v článcích 15 a 17 a proces následných úprav provozu podle čl. 7 odst. 2 písm. h);
- e) schválení jednacího řádu koordinační krizové jednotky pro evropské letectví, stanovené v čl. 19 odst. 5, a jejího pracovního programu;
- f) sledování pokroku v provádění strategického plánu sítě, operačního plánu sítě a plánu výkonnosti sítě uvedeného v čl. 7 odst. 2 písm. b) a řešení všech možných odchylek od původních plánů;
- g) sledování procesu konzultací s provozními uživateli;
- h) sledování činností týkajících se uspořádání funkcí sítě a plnění úkolů manažera struktury vzdušného prostoru včetně kvality služeb, které poskytuje provozním uživatelům;
- i) sledování činností manažera struktury vzdušného prostoru týkajících se krizí sítě;
- j) schvalování výroční zprávy uvedené v čl. 22 odst. 3;
- k) řešení otázek uvedených v čl. 15 odst. 3 a v čl. 16 odst. 4, které nejsou řešeny na úrovni jednotlivých funkcí sítě;
- l) schvalování ročního rozpočtu manažera struktury vzdušného prostoru;
- m) schvalování jednacího řádu Rady;
- n) schválení pracovního programu uvedeného v čl. 7 odst. 1 písm. j) a sledování jeho provádění;

- o) schválení plánu výkonnosti sítě uvedeného v čl. 7 odst. 2 písm. b);
 - p) vydání stanoviska ohledně možných dalších funkcí, které by mohly být svěřeny manažerovi struktury vzdušného prostoru na základě čl. 6 odst. 3 nebo čl. 6 odst. 4 písm. c) nařízení (ES) č. 551/2004;
 - q) poskytování doporučení pro účely sledování výkonnosti infrastruktury uvedené v čl. 7 odst. 3 písm. g) včetně příslušných analýz nákladů a přínosů;
 - r) vydávání stanovisek ohledně vývoje a poskytování společných služeb podpory sítě uvedených v čl. 7 odst. 3 písm. h) včetně odpovídajících analýz nákladů a přínosů;
 - s) schválení ujednání o spolupráci uvedených v čl. 7 odst. 1 písm. l), čl. 7 odst. 3 písm. f) a článku 24;
 - t) vydání stanoviska ohledně jmenování manažera struktury vzdušného prostoru podle čl. 4 odst. 4 písm. g).
2. Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu vytvoří pracovní skupiny, které ji budou podporovat při práci, zejména pracovní skupinu pro provoz, jejímiž členy budou provozní ředitelé provozních uživatelů.
3. V Radě pro uspořádání struktury vzdušného prostoru mají hlasovací právo tyto členové:
- a) jeden zástupce poskytovatelů letových navigačních služeb na každý funkční blok vzdušného prostoru, zřízený nebo zřizovaný, s celkovým počtem čtyř hlasů pro všechny poskytovatele letových navigačních služeb;
 - b) čtyři zástupci komerčních a nekomerčních civilních uživatelů vzdušného prostoru;
 - c) dva zástupci provozovatelů letišť;
 - d) dva zástupci vojenských poskytovatelů letových navigačních služeb a uživatelů vzdušného prostoru.
4. Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru má tyto členy bez hlasovacího práva:
- a) předseda Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru;
 - b) jeden zástupce Komise;
 - c) nadřízený manažera struktury vzdušného prostoru uvedený v čl. 4 odst. 4 písm. g);
 - d) předseda pracovní skupiny pro provoz uvedené v odstavci 2;
 - e) dva zástupci poskytovatelů letových navigačních služeb přidružených zemí, které přispívají k práci manažera struktury vzdušného prostoru;
 - f) jeden zástupce organizace Eurocontrol.
5. Každý člen Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru má náhradníka.
6. Komise jmenuje předsedu Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru na základě jeho odborné způsobilosti a zkušeností a na návrh členů Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru s hlasovacím právem. Jmenuje rovněž dva místopředsedy z řad členů s hlasovacím právem.
7. Komise jmenuje členy s hlasovacím právem a jejich náhradníky uvedené v odst. 3 písm. a) na návrh jejich organizací. Jmenuje členy s hlasovacím právem a jejich náhradníky uvedené v odst. 3 písm. b) a c) na návrh jejich příslušné evropské zastupující organizace. Jmenuje člena s hlasovacím právem a jeho náhradníka uvedené v odst. 3 písm. d) na návrh agentury EDA. Jmenuje členy bez hlasovacího práva uvedené v odst. 4 písm. e) na návrh organizace Eurocontrol jednak na základě rotačního systému, který umožní postupné jmenování každé přidružené země, a jednak na základě provozních potřeb v době jmenování.
8. Komise může jmenovat pozorovatele a nezávislé odborníky do role poradců, kteří vystupují jako soukromé osoby a zastupují širokou škálu oborů zahrnujících funkce sítě.

9. Členové uvedení v odst. 4 písm. a) a b) mají právo odmítnout návrhy, které mají dopad na:
- a) slučitelnost činností Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru se záměry a cíli tohoto nařízení;
 - b) nestrannost a spravedlnost při výkonu funkcí sítě.
10. Rozhodnutí uvedená v odst. 1 písm. a) až e), j), l) až o) a s) přijímá Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru prostou většinou svých členů s hlasovacím právem.
11. Zasedání Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru svolává její předseda. Řádná zasedání rady se konají alespoň třikrát ročně. Kromě toho se schází na žádost předsedy nebo Komise. Manažer struktury vzdušného prostoru poskytuje Radě pro uspořádání struktury vzdušného provozu a předsedovi sekretariát.
12. Manažer struktury vzdušného prostoru poskytuje zdroje potřebné ke zřízení a činnosti Rady pro uspořádání struktury vzdušného provozu a jejích pracovních skupin.

KAPITOLA IV

ŘEŠENÍ KRIZÍ SÍTĚ

Článek 19

Koordinační krizová jednotka pro evropské letectví (EACCC)

1. Řešení krizí sítě je podpořeno zřízením koordinační krizové jednotky pro evropské letectví (EACCC – *European Aviation Crisis Coordination Cell*). Jednotka EACCC prostřednictvím své práce přispívá ke koordinaci reakcí na krize sítě.
2. Stálé členy jednotky EACCC tvoří jeden zástupce každého z následujících orgánů a subjektů:
- a) členský stát pověřený pro tyto účely všemi členskými státy;
 - b) Komise;
 - c) Agentura;
 - d) Eurocontrol;
 - e) manažer struktury vzdušného prostoru;
 - f) vojenský sektor;
 - g) poskytovatelé letových navigačních služeb;
 - h) provozovatelé letišť;
 - i) uživatelé vzdušného prostoru.

Komise jmenuje tyto členy a jejich náhradníky. Jmenování se provádí na základě návrhu:

- 1) členských států v případě uvedeném v prvním pododstavci písm. a);
 - 2) Agentury, organizace Eurocontrol a manažera struktury vzdušného prostoru v případě uvedeném v prvním pododstavci písm. c), d) a e), podle situace;
 - 3) agentury EDA v případě uvedeném v prvním pododstavci písm. f);
 - 4) příslušných evropských zastupujících organizací v případě uvedeném v prvním pododstavci písm. g), h) a i).
3. Každý členský stát zřídí kontaktní místo (vnitrostátní kontaktní místo) a jmenuje náhradníka pro EACCC a usnadní jim přístup k příslušným informacím z vnitrostátních struktur pro řešení krizí, které nejsou omezeny jen na oblast letectví. Vnitrostátní kontaktní místa vykonávají své povinnosti v souladu s jednacím řádem jednotky EACCC.

4. V jednotce EACCC mohou případ od případu v závislosti na povaze konkrétní krize působit odborníci, kteří jí pomohou formulovat reakce při řešení krize.
5. Jednotka EACCC připraví svůj jednací řád a jeho změny, které schválí Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru v souladu s čl. 18 odst. 1 písm. e).
6. Manažer struktury vzdušného prostoru poskytne zdroje potřebné ke zřízení a činnosti jednotky EACCC.

Článek 20

Povinnosti manažera struktury vzdušného prostoru

Manažer struktury vzdušného prostoru, a to v případě potřeby s podporou jednotky EACCC:

- a) koordinuje reakce na krize sítě, což zahrnuje úzkou spolupráci s odpovídajícími strukturami v členských státech;
- b) podporuje aktivaci a koordinaci pohotovostních plánů na úrovni členských států, zejména prostřednictvím sítě vnitrostátních kontaktních míst;
- c) vypracovává zmírňující opatření na úrovni sítě s cílem zabezpečit poskytnutí včasné reakce na krize sítě, aby byl chráněn a zajištěn nepřetržitý a bezpečný provoz sítě. Manažer struktury vzdušného prostoru za tímto účelem nezávisle:
 - i) nepřetržitě sleduje situaci v síti s ohledem na krize sítě;
 - ii) zajišťuje účinnou správu informací a komunikaci rozesíláním přesných, včasných a úplných údajů za účelem podpory členských států a provozních uživatelů při rozhodování o způsobech obnovy po krizích sítě a/nebo zmírňování jejich vlivu na síť;
 - iii) usnadňuje organizovaný sběr a centralizované ukládání těchto údajů;
- d) v případě potřeby upozorňuje Komisi, Agenturu nebo členské státy na možnosti další podpory zmírnění krize sítě, včetně kontaktů s provozovateli jiných druhů dopravy, kteří mohou určit a uskutečnit intermodální řešení;
- e) sleduje obnovu a odolnost sítě a podává o nich zprávy jednotce EACCC;
- f) organizuje, zajišťuje a provádí dohodnutý program simulace krizí sítě v rámci předvídání reálných krizí sítě, a to se zapojením členských států a provozních uživatelů;
- g) vytváří, provádí a sleduje pracovní program a rejstřík rizik.

KAPITOLA V

KONZULTACE S ČLENSKÝMI STÁTY, SLEDOVÁNÍ, PODÁVÁNÍ ZPRÁV A DOZOR

Článek 21

Informace a konzultace s členskými státy

1. Manažer struktury vzdušného prostoru pravidelně informuje Komisi o pokroku v provádění funkcí sítě a o přijatých opatřeních. Komise o tomto pokroku a o těchto opatřeních informuje členské státy.
2. Komise konzultuje s členskými státy strategické otázky funkcí sítě a zohlední jejich stanovisko.

Mezi tyto otázky patří:

- a) celková výkonnost sítě;
- b) provádění nápravných opatření manažerem struktury vzdušného prostoru, jak je uvedeno v článku 10;

- c) jmenování předsedy a členů Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru;
- d) návrh strategického plánu sítě, a zejména cílů tohoto plánu v raném stadiu;
- e) návrh výkonnostního plánu sítě;
- f) návrh ročního rozpočtu manažera struktury vzdušného prostoru;
- g) výroční zpráva manažera struktury vzdušného prostoru;
- h) návrh jednacího řádu EACCC;
- i) specifikace procesů konzultací a podrobných pracovních ujednání a provozních procesů uvedených v člancích 16 a 17;
- j) otázky uvedené v čl. 12 odst. 3, které nejsou řešeny na úrovni jednotlivých funkcí sítě;
- k) případy uvedené v čl. 10 odst. 3;
- l) posouzení uvedené v článku 5;
- m) rozvoj a zajišťování úkolů v oblasti sledování souvisejících s infrastrukturou ATM/CNS a společných služeb podpory sítě spojených s výkonem funkcí sítě včetně příslušných analýz nákladů a přínosů a rozpočtu.

Konzultace ohledně druhého pododstavce písm. a) probíhají pravidelně.

Článek 22

Sledování a podávání zpráv

1. Manažer struktury vzdušného prostoru stanoví postup průběžného sledování všech následujících aspektů:
 - a) operační výkonnosti sítě;
 - b) přijatých opatření a výsledku výkonnosti dosaženého provozními uživateli a členskými státy;
 - c) účinnosti a efektivnosti rozhodování založeného na spolupráci při vykonávání každé funkce;
 - d) kvality služeb, které poskytuje provozním uživatelům, na základě specifických ukazatelů.
2. Cílem průběžného sledování je zjištění jakékoliv možné odchylky od strategického plánu sítě a operačního plánu sítě. Manažera struktury vzdušného prostoru v tomto procesu podporují provozní uživatelé poskytováním údajů.
3. Manažer struktury vzdušného prostoru předkládá každý rok Komisi, Radě pro uspořádání struktury vzdušného prostoru a Agentuře zprávu o opatřeních, která přijal ke splnění svých úkolů, a doporučení pro řešení problémů v síti. Zpráva se zabývá jednotlivými funkcemi sítě a také celkovou situací v síti, prováděním strategického plánu sítě, operačního plánu sítě a výkonnostního plánu sítě a dosahováním cílů manažera struktury vzdušného prostoru za účelem zajištění kvality jeho služeb poskytovaných provozním uživatelům. Komise předá tuto zprávu členským státům.

Článek 23

Dozor nad manažerem struktury vzdušného prostoru

Komise zajistí dozor nad manažerem struktury vzdušného prostoru, pokud jde o dodržování požadavků obsažených v tomto nařízení a v jiných právních předpisech Unie, zejména v nařízení (ES) č. 2150/2005, v prováděcím nařízení (EU) č. 390/2013 a prováděcím nařízení Komise (EU) č. 391/2013⁽¹⁴⁾, v prováděcím nařízení (EU) č. 409/2013, jakož i ve společných projektech zřízených v souladu s uvedeným nařízením. O výsledku tohoto dozoru informuje Komise členské státy.

⁽¹⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 391/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby (Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 31).

KAPITOLA VI
VZTAHY SE TŘETÍMI ZEMĚMI

Článek 24

Účast třetích zemí na práci manažera struktury vzdušného prostoru

1. Třetí země se účastní práce manažera struktury vzdušného prostoru v souladu s právem Unie a dohodami s Uníí a s výhradou těchto dohod.
2. Přidružené země a provozní uživatelé z těchto zemí mohou k práci manažera struktury vzdušného prostoru přispívat.
3. Manažer struktury vzdušného prostoru může uzavřít ujednání o spolupráci s poskytovateli letových navigačních služeb usazenými v jiných zemích než v zemích uvedených v odstavcích 1 a 2 v oblastech ICAO EUR, NAT, AFI a MID, pokud se tyto země účastní některého funkčního bloku vzdušného prostoru nebo má jejich účast přímý dopad na výkonnost sítě, aby byla zajištěna vhodná regionální interoperabilita a propojenost.
4. Pro zlepšení výkonu funkcí sítě a výkonnosti sítě může manažer struktury vzdušného prostoru rovněž uzavřít ujednání o spolupráci s poskytovateli letových navigačních služeb usazenými v zemích v jiných oblastech ICAO, než jsou oblasti uvedené v odstavci 3, za účelem výměny údajů týkajících se funkcí sítě.

KAPITOLA VII
FINANCOVÁNÍ A ROZPOČET

Článek 25

Financování a rozpočet manažera struktury vzdušného prostoru

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření k financování úkolů, kterými byl pověřen manažer struktury vzdušného prostoru, prostřednictvím poplatků za letové navigační služby.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru stanoví své náklady jasným a transparentním způsobem.
3. Manažer struktury vzdušného prostoru stanoví rozpočet, který je:
 - a) adekvátní pro plnění jeho výkonnostních cílů v souladu s plánem výkonnosti sítě uvedeným v čl. 7 odst. 2 písm. b);
 - b) adekvátní k tomu, aby byl schopen plnit svůj pracovní program podle čl. 7 odst. 1 písm. j);
 - c) strukturovaný na základě oddělených účtů v situacích, kdy orgán, jenž je jmenován manažerem struktury vzdušného prostoru, vykonává i jiné úkoly než ty, které jsou uvedeny v článku 7.

KAPITOLA VIII
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 26

Zrušení

Nařízení (EU) č. 677/2011 se zrušuje.

Článek 27

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské Unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2020.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 24. ledna 2019.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

FUNKCE NAVRHOVÁNÍ EVROPSKÉ SÍTĚ TRATÍ ATS

ČÁST A

Cíl a oblast působnosti

1. Cílem funkce navrhování evropské sítě tratí ATS (ERND) je:
 - a) vytvořit a provádět plán optimalizace evropské sítě tratí ATS pro bezpečnou a efektivní činnost letového provozu s náležitým zohledněním vlivu na životní prostředí;
 - b) v rámci plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS usnadnit rozvoj struktury vzdušného prostoru, která zajišťuje požadovanou úroveň bezpečnosti, kapacity, pružnosti, schopnosti reagovat, výkonnosti v oblasti životního prostředí a plynulého poskytování pohotových letových navigačních služeb s náležitým ohledem na bezpečnost a potřeby obrany;
 - c) zajistit regionální propojenost a interoperabilitu evropské sítě tratí ATS v rámci oblasti ICAO EUR a s přilehlými oblastmi ICAO.
2. Plán optimalizace evropské sítě tratí ATS je průběžný plán zřízený manažerem struktury vzdušného prostoru v koordinaci s členskými státy a provozními uživateli. Tento plán zahrnuje výsledek jejich provozních činností s ohledem na navrhování sítě tratí ATS v krátkodobém a střednědobém horizontu v souladu s obecnými zásadami strategického plánu sítě. Odráží všechny prvky nezbytné k zajištění toho, aby byl evropský vzdušný prostor navržen jako jediný subjekt, a plní příslušné výkonnostní cíle pro celou Unii stanovené pro manažera struktury vzdušného prostoru v systému sledování výkonnosti.
3. Plán optimalizace evropské sítě tratí ATS tvoří součást operačního plánu sítě specifickou pro ERND a zahrnuje podrobná pravidla, kterými se provádí část strategického plánu sítě týkající se ERND.
4. Plán optimalizace evropské sítě tratí ATS zahrnuje:
 - a) společné obecné zásady doplněné technickými specifikacemi pro navrhování vzdušného prostoru;
 - b) vojenské požadavky na využívání vzdušného prostoru;
 - c) evropskou síť tratí ATS a pokud možno struktury vzdušného prostoru volných tratí navržené tak, aby splňovaly požadavky všech uživatelů, s podrobnostmi zahrnujícími všechny změny vzdušného prostoru;
 - d) pravidla používání a dostupnost sítě tratí ATS a vzdušného prostoru volných tratí;
 - e) rozdělení vzdušného prostoru na sektory řízení letového provozu (ATC) ve prospěch vzdušného prostoru ATS;
 - f) postupy k uspořádání vzdušného prostoru;
 - g) podrobný časový plán rozvoje změn navrhování vzdušného prostoru;
 - h) kalendářní plán pro společný cyklus zveřejňování a provádění změn struktur vzdušného prostoru a pravidel používání prostřednictvím operačního plánu sítě;
 - i) přehled o aktuální a očekávané situaci v síti, včetně předpokládané výkonnosti na základě platných a dohodnutých plánů navrhování vzdušného prostoru.

ČÁST B

Postup zpracování plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS

1. Manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy, uživatelé vzdušného prostoru a poskytovatelé letových navigačních služeb působící v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru nebo samostatně vytvoří plán optimalizace evropské sítě tratí ATS prostřednictvím procesu rozhodování založeného na spolupráci, který je uveden v článku 15. Použijí zásady navrhování vzdušného prostoru stanovené v části C této přílohy.

2. Rozhodování založené na spolupráci se bude řídit podrobnými pracovními ujednáními a provozními procesy, které na odborné úrovni sjedná manažer struktury vzdušného prostoru, včetně civilně-vojenského rozměru. Tato pracovní ujednání budou zpracována po konzultaci se všemi zúčastněnými stranami. Pracovní ujednání jsou vypracována v pravidelných intervalech, aby odrážela potřeby funkce navrhování evropské sítě tratí ATS.
3. Aby manažer struktury vzdušného prostoru a členské státy zajistili příslušné propojení plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, zapojí do procesu rozhodování založeného na spolupráci třetí země v souladu s článkem 24. Mezi manažerem struktury vzdušného prostoru a jeho podrobnými pracovními ujednáními na odborné úrovni je zajištěna odpovídající spolupráce, která podporuje na jedné straně zpracování plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS a na druhé straně příslušná pracovní ujednání ICAO na odborné úrovni zahrnující zlepšení sítě tratí ATS na rozhraní.
4. Projekty navrhování vzdušného prostoru jsou slučitelné a v souladu s plánem optimalizace evropské sítě tratí ATS. Změny projektů navrhování vzdušného prostoru, které si vyžadují kontrolu slučitelnosti a které musí být oznámeny manažerovi struktury vzdušného prostoru, zahrnují minimálně:
 - a) změny uspořádání tratí;
 - b) změny směřování tratí;
 - c) změny účelu tratí;
 - d) popis vzdušného prostoru volných tratí, včetně souvisejících pravidel používání;
 - e) pravidla používání a dostupnost tratí;
 - f) změny svislé nebo vodorovné hranice sektoru;
 - g) doplnění nebo odstranění důležitých bodů;
 - h) změny přeshraničního využívání vzdušného prostoru;
 - i) změny souřadnic důležitých bodů;
 - j) změny ovlivňující přenos dat;
 - k) změny ovlivňující údaje uveřejněné v leteckých informačních příručkách;
 - l) změny ovlivňující koordinační dohody, pokud jde o navrhování a využívání vzdušného prostoru.
5. Plán optimalizace evropské sítě tratí ATS je v průběhu svých operací soustavně přezkoumáván s cílem zohlednit nové nebo měnící se požadavky na vzdušný prostor. Při tomto procesu přezkoumávání je zajišťována trvalá koordinace s vojenskými orgány.

ČÁST C

Zásady navrhování vzdušného prostoru

1. Při zpracování plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří působí v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru nebo samostatně, dodržují prostřednictvím procesu rozhodování založeného na spolupráci tyto zásady navrhování vzdušného prostoru:
 - a) zřízení a konfigurace struktur vzdušného prostoru jsou založeny na provozních požadavcích bez ohledu na vnitrostátní hranice nebo hranice funkčních bloků vzdušného prostoru či hranice letové informační oblasti (FIR) a nejsou omezeny předělem mezi horním a spodním vzdušným prostorem;
 - b) navrhování struktur vzdušného prostoru je založeno na transparentním procesu, který umožňuje konzultovat přijatá rozhodnutí a chápat jejich zdůvodnění, a zohledňuje požadavky všech uživatelů a zároveň uvádí do souladu hlediska bezpečnosti, kapacity a životního prostředí a náležitě přihlíží k potřebám vojenské a národní bezpečnosti;
 - c) současná a předpokládaná poptávka po provozu na úrovni sítě a na místní úrovni a výkonnostní cíle jsou vstupními údaji pro plán optimalizace evropské sítě tratí ATS s ohledem na uspokojování potřeb hlavních dopravních toků a letišť;

- d) zajištění svislého a vodorovného propojení, včetně rozhraní koncového vzdušného prostoru a struktury vzdušného prostoru;
 - e) možnost uskutečňovat lety na tratích požadovaných uživatelem nebo co nejbližše těmto tratím a profily letu v traťové fázi letu;
 - f) přijetí všech návrhů struktur vzdušného prostoru k posouzení a jejich případné zpracování, včetně vzdušného prostoru volných tratí, vícenásobných voleb tratí a kondicionálních tratí (CDR), obdržených od zúčastněných stran, které mají v této oblasti provozní požadavky;
 - g) navrhování struktur vzdušného prostoru, včetně vzdušného prostoru volných tratí a sektorů řízení letového provozu (ATC), zohlední stávající nebo navržené struktury vzdušného prostoru určené pro činnosti, které si vyžadují vyhrazení nebo omezení vzdušného prostoru. Za tímto účelem se zřizují pouze takové struktury, které jsou v souladu s uplatňováním pružného užívání vzdušného prostoru. Tyto struktury jsou v co největší míře harmonizovány a jsou v souladu v celé evropské síti;
 - h) zpracování návrhu sektoru ATC začíná uspořádáním požadované tratě nebo toku provozu v rámci iteračního postupu, který zajišťuje slučitelnost tratí nebo toků a sektorů;
 - i) sektory ATC jsou navrženy tak, aby umožnily vytvořit konfigurace sektorů, které vyhovují tokům provozu, lze je přizpůsobit proměnlivé poptávce po provozu a jsou vůči ní přiměřené;
 - j) v případech, kdy sektory ATC musí být z provozních důvodů navrženy přes státní hranice nebo hranice funkčních bloků vzdušného prostoru či hranice letových informačních oblastí (FIR), se uzavřou dohody o poskytování služeb mezi dotčenými provozními uživateli.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy, funkční bloky vzdušného prostoru a poskytovatelé letových navigačních služeb (posledně uvedení v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru nebo samostatně) zajistí prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci, aby se na využívání vzdušného prostoru a uspořádání kapacit uplatňovaly tyto zásady:
- a) struktury vzdušného prostoru se plánují za účelem usnadnění pružného a včasného využívání a uspořádání vzdušného prostoru s ohledem na volby tratí, toky provozu, systémy konfigurace sektorů a konfiguraci jiných struktur vzdušného prostoru;
 - b) struktury vzdušného prostoru by měly sloužit vytváření dalších voleb tratí a zajišťovat přitom jejich slučitelnost z hlediska stávající kapacity a omezení v navrhování sektorů.

ČÁST D

Průběžné sledování výsledků výkonnosti na úrovni sítě

1. S cílem zajistit pravidelné zvyšování výkonnosti provádí manažer struktury vzdušného prostoru pravidelný pooperační přezkum účinnosti zavedených struktur vzdušného prostoru pomocí rozhodování založeného na spolupráci.
 2. Tento přezkum zahrnuje zejména:
 - a) vývoj poptávky po provozu;
 - b) výkonnost a omezení v oblasti kapacity a efektivity letů na úrovni státu, funkčního bloku vzdušného prostoru nebo sítě;
 - c) hodnocení aspektů využívání vzdušného prostoru jak z civilního, tak z vojenského hlediska;
 - d) hodnocení rozdělení na sektory a použitých konfigurací sektorů;
 - e) hodnocení integrity a kontinuity struktur vzdušného prostoru.
-

PŘÍLOHA II

FUNKCE USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU (ATFM)

ČÁST A

Cíl a oblast působnosti

1. Cílem funkce uspořádání toku letového provozu (ATFM) je:
 - a) zajistit dosažení účinného využívání dostupné kapacity Evropské sítě uspořádání letového provozu (EATMN);
 - b) usnadnit plánování, koordinaci a provádění opatření ATFM přijatých všemi provozními uživateli;
 - c) usnadnit uspokojení vojenských požadavků a reakcí na řešení krizí;
 - d) zajistit regionální propojenost a interoperabilitu evropské sítě ATS v rámci oblasti ICAO EUR a s přilehlými oblastmi ICAO.
2. ATFM a nouzové postupy uvedené v bodě 15 části B této přílohy zajistí lepší předvídatelnost provozu, optimalizaci dostupné kapacity EATMN (včetně letišť) a jejich cílem je posílit soulad mezi letištními časy a letovými plány.
3. Funkce ATFM se řídí podrobnými pracovními ujednáními pro provádění opatření ATFM. Všichni zúčastnění provozní uživatelé se řídí pravidly a postupy, které zajišťují, aby kapacita řízení letového provozu byla užívána bezpečně a v co největší možné míře.
4. Funkce ATFM se vztahuje na všechny fáze ATFM (strategické, předtaktické, taktické a následné operace), specifikované v ustanoveních ICAO uvedených v dodatku. Musí být s těmito ustanoveními ICAO v souladu.
5. Funkce ATFM se vztahuje na tyto strany (nebo zástupce jednající jejich jménem) zapojené do postupů ATFM:
 - a) provozovatelé letadel;
 - b) poskytovatelé letových provozních služeb (ATS) včetně stanovišť ATS, ohlašoven ATS a stanovišť letištních služeb řízení;
 - c) poskytovatelé leteckých informačních služeb;
 - d) subjekty zapojené do uspořádání vzdušného prostoru;
 - e) provozovatelé letišť;
 - f) centrální stanoviště ATFM, provozované manažerem struktury vzdušného prostoru;
 - g) místní stanoviště ATFM uvedená v bodě 6 části A této přílohy;
 - h) koordinátoři letištních časových intervalů na koordinovaných letištích.
6. „Místním stanovištěm ATFM“ se rozumí místo uspořádání toku provozu, které působí v zájmu jednoho nebo více jiných míst uspořádání toku provozu jako rozhraní mezi centrálním stanovištěm ATFM a stanovištěm ATS nebo skupinou stanovišť ATS. Může fungovat na úrovni stanoviště ATS, na vnitrostátní úrovni, na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru nebo na jiné subregionální úrovni.
7. Místní stanoviště ATFM a manažer struktury vzdušného prostoru podporují výkon funkce ATFM prostřednictvím svého centrálního stanoviště ATFM.

ČÁST B

Zásady plánování a provozu

1. Manažer struktury vzdušného prostoru a provozní uživatelé plánují a provádějí úkoly podporující funkci ATFM pro:

- a) všechny fáze všech letů, jež mají být provozovány nebo se provozují v rámci všeobecného letového provozu a v souladu s pravidly pro let podle přístrojů („IFR“), ať zcela, nebo zčásti;
 - b) všechny fáze letů uvedených v písmenu a) a uspořádání letového provozu.
2. Je zajištěna vhodná spolupráce a koordinace mezi pracovními ujednáními manažera struktury vzdušného prostoru podporujícími funkci ATFM a příslušnými pracovními ujednáními ICAO pokrývajícími aspekty ATFM na rozhraních.
3. Opatřením ATFM podléhají vojenská letadla provozovaná v rámci všeobecného letového provozu, jsou-li provozována nebo mají-li být provozována ve vzdušném prostoru nebo na letištích, na něž se opatření ATFM vztahují.
4. Funkce ATFM se řídí těmito zásadami:
- a) Opatření ATFM:
 - i) podporují bezpečný provoz a předcházejí poptávce po letovém provozu převyšující deklarovanou kapacitu řízení letového provozu sektorů a letišť včetně drah;
 - ii) využívají kapacitu EATMN v maximální možné míře s cílem optimalizovat účinnost EATMN a minimalizovat nepříznivé dopady na provozovatele;
 - iii) optimalizují kapacitu EATMN získanou díky vývoji a uplatňování opatření stanovišť ATS ke zvýšení kapacity;
 - iv) podporují řízení kritických událostí;
 - b) přidělování odletových letištních časů ATFM upřednostňuje lety podle pořadí jejich plánovaného dosažení místa, pro které bude uplatněno opatření ATFM, ledaže si zvláštní okolnosti (vycházející například z potřeb v oblasti bezpečnosti a obrany) vyžádají uplatnění jiného prioritního pravidla, jež bylo schváleno a slouží ku prospěchu EATMN;
 - c) doby dráhy letu ve fázi plánování a provádění musí být v souladu s veškerými uplatněnými opatřeními ATFM a manažer struktury vzdušného prostoru je musí oznámit provozovatelům letadel, stanovištím ATS a místním stanovištím ATFM;
 - d) lety odlétající ze zeměpisné oblasti, kde se uplatňují opatření ATFM, a sousedící letové informační oblasti popsané v příslušné dokumentaci ICAO podléhají přidělování letištních časů ATFM. Lety odlétající z jiných oblastí jsou z přidělování letištních časů ATFM vyňaty, avšak vztahují se na ně omezení v oblasti systémů směřování tratí a provozu a časová omezení doby letu.
5. Členské státy zajistí, aby:
- a) funkce ATFM byla pro zúčastněné strany dostupná 24 hodin denně a aby místní stanoviště ATFM na výhradním základě pokrývalo určenou oblast, pokud jde o vzdušný prostor, za nějž odpovídá v rámci zeměpisné oblasti, kde jsou uplatňována opatření ATFM;
 - b) byly v zájmu zajištění účinného plánování vzdušného prostoru, jeho přidělování a užívání, jakož i přímých vazeb mezi uspořádáním vzdušného prostoru a ATFM zavedeny jednotné postupy spolupráce stran zapojených do funkce ATFM, stanovišť ATS a subjektů zapojených do uspořádání vzdušného prostoru;
 - c) společné postupy pro podání žádosti o výjimku z přidělení odletového letištního času ATFM byly v souladu s předpisy ICAO uvedenými v dodatku. Tyto postupy jsou koordinovány s manažerem struktury vzdušného prostoru prostřednictvím jeho centrálního stanoviště ATFM a zveřejněny ve vnitrostátních leteckých informačních příručkách.

6. Manažer struktury vzdušného prostoru:

- a) prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci optimalizuje celkovou výkonnost EATMN metodou plánování, koordinace a provádění dohodnutých opatření ATFM včetně plánů přechodu při zavedení významných zkvalitnění systémů vzdušného prostoru nebo ATM a opatření ATFM pro případ nepříznivého počasí;
- b) konzultuje s provozovateli otázky definování opatření ATFM;
- c) uzavírá pracovní ujednání s místními stanovišti ATFM;
- d) zajišťuje vývoj, dostupnost a účinné provádění opatření ATFM (pro všechny fáze ATFM) společně s místními stanovišti ATFM; pokud mají tato opatření ATFM širší dopad na síť, manažer struktury vzdušného prostoru stanoví prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci povahu opatření ATFM, která mají být provedena;
- e) ve spolupráci s místními stanovišti ATFM určuje alternativní směřování tratí, aby zamezil nebo zmírnil přetížení oblastí, a to s ohledem na celkovou výkonnost EATMN;
- f) nabízí přesměrování těch letů, které by optimalizovaly účinky uvedené v písmenu e);
- g) ve spolupráci se stanovišti ATS a s místními stanovišti ATFM určuje, koordinuje a zajišťuje provádění vhodných opatření zaměřených na poskytování kapacity potřebné pro uspokojení poptávky po provozu v příslušných částech jejich oblasti působnosti;
- h) včas poskytuje informace o provozu ATFM provozovatelům letadel, místním stanovištím ATFM a stanovištím ATS včetně:
 - i) plánovaných opatření ATFM;
 - ii) dopadu opatření ATFM na čas vzletu a letový profil jednotlivých letů;
- i) sleduje případy chybějících a duplicitních letových plánů, které byly podány;
- j) pozastavuje platnost letového plánu, pokud ani s ohledem k časové toleranci nelze dodržet odletový letištní čas ATFM a nový předpokládaný čas zahájení poježdění není znám;
- k) sleduje počet výjimek udělených z opatření ATFM;
- l) vypracovává, udržuje a zveřejňuje pohotovostní plány definující opatření, která mají přijmout příslušní provozní uživatelé v případě závažného selhání některé ze složek funkce ATFM na úrovni sítě, která by vedla k významnému snížení kapacity nebo k závažným poruchám dopravních toků, případně k obojímu;
- m) sdílí se všemi provozními uživateli všechny vhodné poprovozní analýzy a hodnocení;
- n) umožňuje vhodnou přípravu a předvídatelnost EATMN, zajišťuje pracovní ujednání za účelem shromažďování včasných a aktualizovaných informací o poptávce po provozu pro všechny fáze ATFM od uživatelů vzdušného prostoru a sdílí je s místními stanovišti ATFM.

7. Stanoviště ATS:

- a) koordinují opatření ATFM prostřednictvím místních stanovišť ATFM s manažerem struktury vzdušného prostoru s cílem zajistit, že zvolená opatření směřují k optimalizaci celkové výkonnosti EATMN;
- b) zajišťují, aby byla opatření ATFM uplatňovaná pro letiště koordinována s příslušným provozovatelem letiště tak, aby byla zajištěna účinnost plánování a využívání letiště ve prospěch všech zúčastněných provozních uživatelů;
- c) oznamují manažerovi struktury vzdušného prostoru prostřednictvím místního stanoviště ATFM všechny události včetně plánů přechodu při zavedení významných zkvalitnění systémů vzdušného prostoru nebo ATM a případy nepříznivého počasí, které mohou mít vliv na kapacitu řízení letového provozu nebo na poptávku po letovém provozu, a navrhovaná zmírnění tohoto vlivu;

- d) poskytují manažerovi struktury vzdušného prostoru a místním stanovištím ATFM následující údaje a jejich následné aktualizace, tak, jak to je technicky proveditelné, s tím, že tyto údaje předkládají včas a zajišťují jejich kvalitu:
- i) struktury vzdušného prostoru a tratí;
 - ii) dostupnost vzdušného prostoru a tratí včetně dostupnosti dané uplatněním pružného užívání vzdušného prostoru v souladu s nařízením (ES) č. 2150/2005;
 - iii) konfigurace a aktivace sektorů stanovišť ATS;
 - iv) doby poježdění po ploše letiště a konfigurace dráhy;
 - v) kapacita sektoru řízení letového provozu a kapacita letiště včetně drah;
 - vi) aktualizované polohy letů;
 - vii) odchylky od letových plánů;
 - viii) skutečné časy vzletů;
 - ix) informace o provozní dostupnosti komunikační, navigační a přehledové infrastruktury (CNS) a ATM.
8. Údaje uvedené v odst. 7 písm. d) musí být poskytnuty manažerem struktury vzdušného prostoru a provozním uživatelům a musí jim být zpřístupněny.
9. Aby byla zajištěna předvídatelnost sítě, stanoviště ATS na letišti odletu zajišťuje, aby letům, které i s ohledem na stanovenou časovou toleranci nedodrží svůj předpokládaný čas zahájení poježdění nebo u kterých byla zamítnuta nebo pozastavena platnost letového plánu, nebylo dáno povolení ke vzletu.
10. Místní stanoviště ATFM:
- a) působí jako kontaktní místa a rozhraní mezi manažerem struktury vzdušného prostoru, který poskytuje centrální stanoviště ATFM, na jedné straně, a určenými oblastmi a jejich přidruženými letišti a stanovišti ATS (vojenskými a civilními) v rámci jejich oblasti působnosti na straně druhé na základě rolí a odpovědností dohodnutých prostřednictvím příslušných pracovních ujednání s manažerem struktury vzdušného prostoru;
 - b) stanovují vhodné místní postupy v souladu s postupy stanovenými manažerem struktury vzdušného prostoru, který poskytuje centrální stanoviště ATFM, včetně dočasných postupů;
 - c) poskytují manažerovi struktury vzdušného prostoru, který poskytuje centrální stanoviště ATFM, všechny místní údaje nezbytné pro výkon funkce ATFM;
 - d) v koordinaci s příslušnými stanovišti ATS a s manažerem struktury vzdušného prostoru, který poskytuje centrální stanoviště ATFM, zajišťují provádění vhodných opatření ATFM pro optimální plynulost toku provozu a vyváženou poptávku a kapacitu na základě koordinace účinného využívání dostupné kapacity. Pokud mají tato opatření širší dopad na síť, musí být zajištěna regionální koordinace pod záštitou manažera struktury vzdušného prostoru;
 - e) oznamují manažerovi struktury vzdušného prostoru veškeré události včetně plánů přechodu při zavedení významných zkvalitnění systémů vzdušného prostoru nebo ATM a případy nepříznivého počasí, které mohou mít vliv na kapacitu řízení letového provozu nebo na poptávku po letovém provozu, a navrhovaná zmírnění tohoto vlivu;
 - f) v koordinaci s příslušnými stanovišti ATS a s manažerem struktury vzdušného prostoru zajišťují pooperační analýzy s cílem identifikovat prostředky zlepšení výkonnosti sítě;
 - g) mají zavedeny průběžně aktualizované předem definované pohotovostní plány s podrobným popisem způsobu, jak bude spravována oblast, za kterou odpovídají, s cílem umožnit manažerovi struktury vzdušného prostoru poskytovat pomoc místním stanovištím ATFM při pohotovostních operacích. Tyto místní plány budou sdíleny a koordinovány s manažerem struktury vzdušného prostoru.
11. Pokud je zřízena ohlašovna ATS, usnadňuje výměnu informací mezi piloty nebo provozovateli a místním stanovištěm ATFM nebo manažerem struktury vzdušného prostoru, který poskytuje centrální stanoviště ATFM.

12. Provozovatelé letadel:

- a) poskytují jediný letový plán pro každý plánovaný let. Tento podaný letový plán musí správným způsobem vyjadřovat profil plánovaného letu;
- b) zajišťují, aby všechna příslušná opatření ATFM a jejich změny byly zahrnuty do provedení plánovaného letu;
- c) podílejí se na pracovních ujednáních stanovených manažerem struktury vzdušného prostoru, což umožňuje poskytování včasných a aktualizovaných informací o poptávce po letovém provozu ve všech fázích ATFM.

13. Provozovatelé letišť:

- a) mají ujednání s místním stanovištěm ATS s cílem:
 - i) vyměňovat si a koordinovat s příslušnými místními stanovišti ATFM a manažerem struktury vzdušného prostoru veškeré informace o poptávce po kapacitě a po letovém provozu a o jejich vývoji ve všech fázích ATFM, zejména v předstihu před zveřejněním letového řádu;
 - ii) oznamují příslušným místním stanovištům ATFM a manažerovi struktury vzdušného prostoru všechny události, které mohou ovlivnit kapacitu řízení letového provozu nebo poptávku po letovém provozu;
- b) stanovují postupy pro posouzení poptávky a dopadů zvláštních událostí, které se vztahují na všechny fáze ATFM, na poptávku.

14. S ohledem na soulad letových plánů s letištními časy:

- a) manažer struktury vzdušného prostoru nebo místní stanoviště ATFM poskytne koordinátorovi letištních časových intervalů nebo provozovateli koordinovaného letiště na jeho žádost letový plán letu provozovaného na tomto letišti ještě před tím, než se tento let uskuteční. Koordinátoři letištních časových intervalů nebo provozovatelé koordinovaných letišť poskytnou infrastrukturu potřebnou k přijímání letových plánů poskytnutých manažerem struktury vzdušného prostoru nebo místním stanovištěm ATFM;
- b) před uskutečněním letu poskytnou provozovatelé letadel letišti odletu a letišti příletu potřebné informace, které umožní korelaci označení letu v letovém plánu s označením oznámeným pro odpovídající letištní čas. Tuto korelaci poskytne manažer struktury vzdušného prostoru, místní stanoviště ATFM, místní stanoviště ATS nebo provozovatel letiště podle toho, jak to bude vhodné;
- c) provozovatel letadel, provozovatel letiště a stanoviště ATS hlásí koordinátorovi letištních časových intervalů případy opakovaného poskytování leteckých služeb v časech zásadně se odlišujících od přidělených letištních časů nebo případy užívání letištních časových intervalů zásadně odlišným způsobem, než jaký byl uveden v době přidělení, pokud je tím poškozován letištní nebo letový provoz;
- d) manažer struktury vzdušného prostoru hlásí koordinátorům letištních časových intervalů případy opakovaného poskytování leteckých služeb v časech zásadně se odlišujících od přidělených letištních časů nebo případy užívání letištních časů zásadně odlišným způsobem, než jaký byl uveden v době přidělení, pokud je tím poškozováno ATFM.

15. Při používání informací o plánování příletů a odletů (DPI) zajistí místní provozní uživatelé letišť plnou koordinaci s manažerem struktury vzdušného prostoru při zřizování a provozu této funkce a související výměně údajů.

16. S ohledem na kritické události:

- a) manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje, udržuje a zveřejňuje postupy ATFM pro zvládání kritických událostí na úrovni sítě. Postupy ATFM stanoví opatření, která přijmou příslušní provozní uživatelé v případě závažného narušení některé ze složek sítě, které by vedlo k významnému snížení kapacity nebo k závažným narušením dopravních toků, případně k obojímu;

- b) při přípravě na kritické události stanoviště ATS a provozovatelé letišť koordinují relevantnost a obsah nouzových postupů včetně úprav prioritních pravidel s manažerem struktury vzdušného prostoru a s místními stanovišti ATFM, s provozovateli letadel, kteří jsou kritickými událostmi zasaženi, a případně s koordinátory letištních časových intervalů. Nouzové postupy zahrnují:
- i) organizační a koordinační opatření;
 - ii) opatření ATFM k řízení přístupu do postižených oblastí s cílem předejít poptávce po letovém provozu převyšující deklarovanou kapacitu celého příslušného vzdušného prostoru či celých příslušných letišť nebo jejich části;
 - iii) okolnosti, podmínky a postupy uplatňování prioritních pravidel u letů, přičemž se zohledňují základní zájmy bezpečnostní nebo obranné politiky členských států;
 - iv) opatření k obnovení normálního stavu.

ČÁST C

Sledování funkce ATFM

1. Pro zajištění předvídatelnosti a tím i výkonnosti EATMN mají naprosto zásadní význam informace o plánovaném provozu a opatřeních ATFM a jejich dodržování. Proto by mělo být zavedeno zvláštní sledování funkce ATFM.
2. Členské státy zajistí, aby v případě, že míra dodržování odletových letištních časů ATFM na letišti odletu za daný rok dosáhne podle zjištění manažera struktury vzdušného prostoru 80 % nebo méně, stanoviště ATS na tomto letišti poskytlo relevantní informace o tomto nesouladu a o opatřeních, která dodržování odletových letištních časů ATFM zajistí. Tato opatření se uvedou ve zprávě, kterou příslušný členský stát předloží Komisi.
3. V případě jakéhokoli nedodržení zamítnutí nebo pozastavení platnosti letového plánu poskytne stanoviště ATS na příslušném letišti manažerovi struktury vzdušného prostoru relevantní informace o tom, že na tomto letišti došlo k takovému nedodržení, a o opatřeních, která toto dodržování zajistí. Tato opatření se uvedou ve zprávě, kterou příslušný manažer struktury vzdušného prostoru předloží Komisi.
4. V případě, že míra udělených výjimek převyšuje 0,6 % ročního objemu odletů členského státu, manažer struktury vzdušného prostoru o tom daný členský stát uvědomí. Pokud byl členský stát uvědomen, vypracuje zprávu s podrobnými údaji o poskytnutých výjimkách a tuto zprávu předloží Komisi.
5. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby byl provozovatel letadel uvědomen o nedodržení opatření ATFM vyplývajících z uplatňování požadavků týkajících se chybějících a duplicitních letových plánů. Pokud byl provozovatel letadel uvědomen, vypracuje zprávu s podrobnými údaji o okolnostech a opatřeních přijatých za účelem nápravy tohoto nedodržení. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje výroční zprávu s podrobnými údaji o případech chybějících nebo duplicitních letových plánů, které byly podány, a tato zpráva bude předložena Komisi.
6. Manažer struktury vzdušného prostoru provádí roční přezkum dodržování opatření ATFM, aby zajistil, že všichni provozní uživatelé dodržování těchto opatření zlepší.
7. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracovává výroční zprávy a předkládá je Komisi. Tyto zprávy vypovídají o kvalitě funkce ATFM a zahrnují informace o:
 - a) příčinách opatření ATFM;
 - b) dopadech opatření ATFM;
 - c) dodržování opatření ATFM;
 - d) přispění všech provozních uživatelů k optimalizaci celkového síťového účinku;
 - e) doporučeních ohledně těchto různých bodů s cílem zlepšit výkonnost sítě.
8. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby byl vytvořen a spravován archiv údajů týkajících se ATFM, které jsou uvedeny v této příloze, letových plánů, provozních deníků a příslušných kontextuálních údajů. Tyto údaje se uchovávají po dobu dvou let od jejich předložení a zpřístupňují se Komisi, členským státům, stanovištím ATS a provozovatelům letadel podle potřeby. Tyto údaje se zpřístupňují rovněž koordinátorům letištních časových intervalů a provozovatelům letišť s cílem pomoci jim při jejich pravidelném hodnocení deklarované kapacity.

*Dodatek***Seznam ustanovení ICAO o uspořádání toku letového provozu**

1. Hlava 3 odst. 3.7.5 (Uspořádání toku letového provozu) přílohy 11 Chicagské úmluvy – Letové provozní služby (14. vydání – červenec 2016, zahrnující změnu č. 50 A).
 2. Hlava 3 (Kapacita systému ATS a uspořádání toku letového provozu) dokumentu ICAO č. 4444 – Postupy pro letové navigační služby – uspořádání letového provozu (PANS-ATM) (16. vydání – 2016, zahrnující změnu č. 7 A).
 3. Hlava 2 a 8 (Uspořádání toku letového provozu) dokumentu ICAO č. 7030 – Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy (5. vydání – 2007).
-

PŘÍLOHA III

FUNKCE RÁDIOVÝCH KMITOČTŮ

ČÁST A

Cíl a oblast působnosti

1. Cíle této funkce jsou:
 - a) maximalizovat využívání evropského leteckého rádiového spektra prostřednictvím zlepšení postupů správy kmitočtů a kritérií plánování s cílem zabránit nedostatku kmitočtů, který by snížil kapacitu sítě;
 - b) zlepšit průhlednost postupů správy kmitočtů umožňující přesně vyhodnotit účinné využívání kmitočtů a stanovit řešení umožňující splnění budoucích požadavků na kmitočty;
 - c) zvýšit účinnost postupů správy kmitočtů prostřednictvím podpory osvědčených postupů a vytvořením příslušných nástrojů.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru a národní správci kmitočtů se dohodnou na celkových prioritách pro tuto funkci s cílem zlepšit navrhování a provoz evropské letecké sítě. Tyto priority jsou dokumentovány formou té části strategického plánu sítě a operačního plánu sítě, jež se týká kmitočtů a k níž se mají uskutečnit konzultace se zúčastněnými stranami. Stanovení priorit může zohlednit zejména specifická pásma, oblasti a služby.

ČÁST B

Požadavky na vykonávání funkce

1. Členské státy jmenují příslušnou osobu, orgán nebo organizaci jako národního správce kmitočtů, který odpovídá za zajištění toho, aby se přidělení kmitočtů provádělo, upravovalo a ukončovalo v souladu s tímto nařízením. Členské státy oznámí Komisi a manažerovi struktury vzdušného prostoru jména a adresy národních správců kmitočtů a včas je informují o veškerých změnách v tomto jmenování.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru připraví a koordinuje strategické aspekty spektra týkající se sítě, které musí být náležitě dokumentovány ve strategickém plánu sítě a v operačním plánu sítě. Manažer struktury vzdušného prostoru pomáhá Komisi a členským státům s přípravou společných stanovisek letectví pro koordinované příspěvky členských států na mezinárodních fórech, a zejména na Evropské konferenci poštovních a telekomunikačních správ (CEPT) a v Mezinárodní telekomunikační unii (ITU).
3. Manažer struktury vzdušného prostoru na žádost členských států informuje Komisi a přijme společně s Komisí a s Evropskou konferencí poštovních a telekomunikačních správ (CEPT) opatření k řešení všech problémů s jinými průmyslovými odvětvími.
4. Národní správci kmitočtů oznamují manažerovi struktury vzdušného prostoru případy vysokofrekvenčního rušení, které ovlivňuje evropskou leteckou síť. Manažer struktury vzdušného prostoru zaznamená výskyt případů vysokofrekvenčního rušení a podpoří národní správce kmitočtů při jejich posuzování. Na žádost národních správců kmitočtů manažer struktury vzdušného prostoru koordinuje opatření nebo poskytuje veškerou podporu nezbytnou k vyřešení nebo zmírnění těchto případů.
5. Manažer struktury vzdušného prostoru a národní správci kmitočtů dále zpracovávají a zdokonalují postupy správy kmitočtů, kritéria plánování, datové sady a procesy pro zlepšení využívání a obsazení rádiového spektra uživateli všeobecného letového provozu. Na žádost členských států manažer struktury vzdušného prostoru navrhuje rozšířit uplatnění tohoto zpracovávání i na regionální úroveň.
6. Je-li nutné přidělení kmitočtů, podá jednotlivec nebo organizace žádající o využití kmitočtu příslušnému národnímu správci kmitočtů žádost obsahující všechny příslušné údaje a zdůvodnění.

7. Národní správci kmitočtů a manažer struktury vzdušného prostoru vyhodnotí žádosti o kmitočty a stanoví jejich prioritu na základě provozních požadavků a dohodnutých kritérií. Manažer struktury vzdušného prostoru ve spolupráci s národními správci kmitočtů určí dopad žádostí o kmitočty na síť. Manažer struktury vzdušného prostoru po konzultaci s národními správci kmitočtů stanoví kritéria vyhodnocování a stanovení priorit, načež je spravuje a podle potřeby aktualizuje.
8. V případě, že síť ovlivněna není, určí vhodné kmitočty národní správci kmitočtů na základě žádosti o kmitočet, přičemž zohlední požadavky bodu 12.
9. V případě, že síť ovlivněna je, určí vhodné kmitočty manažer struktury vzdušného prostoru na základě žádosti o kmitočet, přičemž zohlední tyto požadavky:
 - a) potřeba poskytovat bezpečné služby v oblasti komunikace, navigace a přehledové infrastruktury;
 - b) potřeba optimalizovat využívání omezených zdrojů rádiového spektra;
 - c) potřeba nákladově efektivního, spravedlivého a transparentního přístupu k rádiovému spektru;
 - d) provozní požadavky žadatelů a provozních uživatelů;
 - e) předpokládaná budoucí poptávka po rádiovém spektru;
 - f) ustanovení obsažená v příručce o správě kmitočtů EUR organizace ICAO.
10. Nelze-li stanovit vhodný kmitočet podle bodů 11 a 12, národní správci kmitočtů mohou požádat manažera struktury vzdušného prostoru, aby uskutečnil zvláštní vyhledání kmitočtů. S cílem určit řešení pro národní správce kmitočtů může manažer struktury vzdušného prostoru za podpory národních správců kmitočtů provést v dotyčné zeměpisné oblasti zvláštní průzkum situace ve využívání kmitočtů.
11. Národní správce kmitočtů přidělí vhodné kmitočty stanovené v bodě 12 nebo 13.
12. Národní správce kmitočtů zaregistruje každé přidělení kmitočtu v ústředním rejstříku zápisem těchto údajů:
 - a) údaje uvedené v příručce o správě kmitočtů EUR organizace ICAO včetně příslušných souvisejících technických a provozních údajů;
 - b) zvýšené požadavky na údaje uvedené v bodu 6;
 - c) popis provozního využívání přidělení kmitočtu;
 - d) kontaktní údaje provozního uživatele, který přidělení využívá.

Členské státy používají ústřední rejstřík k plnění svých administrativních povinností vůči ICAO týkajících se registrace přidělení kmitočtů.
13. Když národní správce kmitočtů přiděluje žadateli kmitočet, uvede podmínky jeho používání. Tyto podmínky přinejmenším stanoví, že přidělení kmitočtů:
 - a) zůstane v platnosti, pokud se používá k plnění provozních požadavků popsaných žadatelem;
 - b) může podléhat žádosti o posuv kmitočtů a že tyto posuvy se musí provést v omezeném časovém rámci;
 - c) podléhá změně, jakmile se provozní využívání popsané uchazečem změní.
14. Národní správci kmitočtů zajistí, aby každý požadovaný posuv, změna nebo ukončení kmitočtů byly provedeny jednotlivcem nebo organizací, jimž byl daný kmitočet přidělen, v dohodnutém časovém rámci a aby ústřední rejstřík byl odpovídajícím způsobem aktualizován. Pokud tato opatření nelze uskutečnit, národní správci kmitočtů zašlou příslušné zdůvodnění manažerovi struktury vzdušného prostoru.

15. Národní správci kmitočtů zajistí, aby informace uvedené v bodě 12 části B týkající se všech přidělení kmitočtů používaných v evropské letecké síti byly k dispozici v ústředním rejstříku.
16. Manažer struktury vzdušného prostoru a národní správci kmitočtů uskuteční sledování a hodnocení leteckých kmitočtových pásem a přidělení kmitočtů na základě transparentních postupů, aby bylo zajištěno jejich správné a efektivní využívání. Manažer struktury vzdušného prostoru po konzultaci s národními správci kmitočtů stanoví uvedené postupy, načež je spravuje a podle potřeby aktualizuje. Manažer struktury vzdušného prostoru zejména zjistí veškeré rozpory mezi ústředním rejstříkem, provozním účelem a skutečným využíváním přidělení kmitočtů, které by mohly mít nepříznivý vliv na funkci rádiových kmitočtů. Manažer struktury vzdušného prostoru oznámí tyto rozpory národnímu správci kmitočtů za účelem jejich vyřešení v dohodnutém časovém rámci.
17. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby byly k dispozici společné nástroje na podporu centrálního a vnitrostátního plánování, koordinace, registrace, provádění auditů a optimalizace. Manažer struktury vzdušného prostoru zpracuje zejména nástroje na podporu analýzy údajů ústředního rejstříku za účelem sledování efektivnosti funkce a navržení a zavedení procesu optimalizace kmitočtů podle bodu 7.

ČÁST C

Požadavky na organizaci funkce kmitočtů

1. Rozhodování založené na spolupráci mezi národními správci kmitočtů a manažerem struktury vzdušného prostoru vychází z ujednání, která stanoví alespoň:
 - a) kritéria používaná k posouzení provozních požadavků a stanovení jejich priority;
 - b) minimální lhůty pro koordinaci nových nebo změněných přidělení rádiových kmitočtů;
 - c) mechanismy k zajištění toho, aby manažer struktury vzdušného prostoru a národní správci kmitočtů splnili příslušné výkonnostní cíle pro celou Unii;
 - d) tyto zdokonalené postupy, kritéria a procesy správy kmitočtů nemají negativní vliv na postupy, kritéria a procesy správy kmitočtů používané jinými zeměmi v souvislosti s regionálními postupy ICAO;
 - e) požadavky k zajištění odpovídajících konzultací o nových nebo změněných řídicích mechanismech mezi členskými státy a všemi dotčenými zúčastněnými stranami na vnitrostátní a evropské úrovni.
 2. Vývoj ujednání pro koordinaci rádiových kmitočtů se stanoví ve spolupráci s národními správci kmitočtů a v co největší proveditelné míře musí snižovat režijní náklady.
 3. Koordinace strategického a taktického využívání rádiových kmitočtů s třetími zeměmi, které se nepodílejí na činnosti manažera struktury vzdušného prostoru, se provádí za pomoci regionálních pracovních ujednání ICAO. Cílem toho je umožnit přístup třetích zemí k práci manažera struktury vzdušného prostoru.
 4. Členské státy zajistí, aby využívání leteckých kmitočtových pásem vojenskými uživateli bylo prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci odpovídajícím způsobem koordinováno s národními správci kmitočtů a s manažerem struktury vzdušného prostoru.
-

PŘÍLOHA IV

FUNKCE KÓDŮ ODPOVÍDAČŮ RADARU

ČÁST A

Cíle a všeobecné požadavky

Kódy odpovídačů (TC):

1. Cíle této funkce jsou:
 - a) zvýšit odolnost postupu přidělování kódů určením jasných úloh a povinností pro všechny zapojené zúčastněné strany s tím, že přidělení kódů je určováno především výkonností sítě;
 - b) zajistit vyšší transparentnost přidělování kódů a skutečného využívání kódů, která umožní lepší posouzení celkové efektivnosti sítě.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru přiděluje kódy odpovídačů sekundárního přehledového radaru (SSR) členským státům a poskytovatelům letových navigačních služeb způsobem, který optimalizuje jejich bezpečné a efektivní rozdělení, a to s přihlédnutím k:
 - a) provozním požadavkům všech provozních uživatelů;
 - b) skutečným a předpokládaným úrovním letového provozu;
 - c) nutnému používání kódů odpovídačů SSR v souladu s příslušnými ustanoveními Evropského oblastního navigačního plánu ICAO, prováděcího dokumentu pro zařízení a služby a pokynů ICAO.
3. Manažer struktury vzdušného prostoru vždy zpřístupňuje členským státům, poskytovatelům letových navigačních služeb a třetím zemím seznam přidělení kódů odpovídačů SSR, který popisuje úplné a aktualizované přidělení kódů SSR.
4. Manažer struktury vzdušného prostoru uplatňuje formální postup pro stanovení, posouzení a koordinování požadavků na přidělování kódů odpovídačů SSR s ohledem na všechna požadovaná povinná civilní a vojenská použití kódů odpovídačů SSR.
5. Formální postup stanovený v bodě 4 zahrnuje přinejmenším příslušné dohodnuté postupy, lhůty a výkonnostní cíle pro vykonávání těchto činností:
 - a) předložení žádostí o přidělení kódů odpovídačů SSR;
 - b) posouzení žádostí o přidělení kódů odpovídačů SSR;
 - c) koordinace navržených změn přidělení kódů odpovídačů SSR s členskými státy v souladu s požadavky stanovenými v části B;
 - d) pravidelný audit přidělování a potřeb kódů s cílem optimalizovat situaci, včetně přerozdělení již přidělených kódů;
 - e) pravidelná změna, schvalování a rozesílání celkového seznamu přidělení kódů odpovídačů SSR uvedeného v bodě 3;
 - f) oznamování, posuzování a řešení neplánovaných rozporů v přidělení kódů odpovídačů SSR;
 - g) oznamování, posuzování a řešení nesprávného přidělení kódů odpovídačů SSR zjištěného při kontrolách uchovávání kódů;
 - h) oznamování, posuzování a řešení neplánovaných nedostatků v přidělení kódů odpovídačů SSR;
 - i) poskytování údajů a informací v souladu s požadavky stanovenými v části C.

6. U žádostí o přidělení kódů odpovídačů SSR obdržných v rámci postupu stanoveného v bodě 4 manažer struktury vzdušného prostoru prověří, zda jsou v souladu s požadavky na obecné zásady, úplnost, přesnost, včasnost a zdůvodnění formátu a údajů.
7. Členské státy zajistí, aby kódy odpovídačů SSR byly letadlům přidělovány v souladu se seznamem přidělení kódů odpovídačů SSR uvedeným v bodě 3.
8. Manažer struktury vzdušného prostoru provozuje jménem členských států a poskytovatelů letových navigačních služeb centralizovaný systém přidělování a správy kódů odpovídačů SSR pro automatické přidělování kódů odpovídačů SSR všeobecnému letovému provozu.
9. Manažer struktury vzdušného prostoru použije postupy a nástroje pro pravidelné hodnocení a posuzování skutečného využívání kódů odpovídačů SSR členskými státy a poskytovateli letových navigačních služeb.
10. Manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb si dohodnou plány a postupy za účelem podpory pravidelné analýzy a určení budoucích požadavků na kódy odpovídačů SSR. Tato analýza zahrnuje určení možných dopadů na výkonnost způsobených všemi předpokládanými nedostatky v přidělování kódů odpovídačů SSR.
11. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje a spravuje provozní příručky obsahující potřebné pokyny a informace, které umožní vykonávat funkce sítě v souladu s požadavky tohoto nařízení. Tyto provozní příručky se rozšiřují a spravují v souladu s příslušnými postupy řízení kvality a vedení dokumentace.

Dotazovací kódy režimu S (MIC):

12. Cíle tohoto postupu jsou následující:
 - a) provádět koordinované přidělování dotazovacích kódů režimu S umožňující celkovou efektivnost sítě;
 - b) poskytnout regulační základ, který umožní lepší prosazování a dohled.
13. Manažer struktury vzdušného prostoru přiděluje dotazovací kódy civilním a vojenským dotazovačům režimu S způsobem, který optimalizuje bezpečné a účinné fungování přehledu o letovém provozu a civilně-vojenské koordinace, a to s přihlédnutím k:
 - a) provozním požadavkům všech provozních uživatelů;
 - b) nařízení Komise (ES) č. 262/2009 ⁽¹⁾;
 - c) požadovanému řízení dotazovacích kódů režimu S v souladu s ustanoveními evropských zásad a postupů pro přidělování dotazovacích kódů režimu S sekundárního přehledového radaru (IC) (dokument ICAO EUR č. 024).
14. Manažer struktury vzdušného prostoru provozuje jménem členských států centralizovaný systém přidělování dotazovacích kódů ⁽²⁾ pro koordinované přidělování dotazovacích kódů dotazovačům režimu S.
15. Členské státy poskytují centralizovanou službu přidělování dotazovacích kódů provozovatelům režimu S pomocí systému přidělování dotazovacích kódů.
16. Manažer struktury vzdušného prostoru vždy zpřístupní členským státům, provozovatelům režimu S a třetím zemím plán přidělování dotazovacích kódů, který poskytuje posledně schválený úplný soubor přidělení dotazovacích kódů v evropské oblasti ICAO.
17. Manažer struktury vzdušného prostoru uplatňuje formální postup pro stanovení, posouzení a koordinování požadavků na přidělování dotazovacích kódů s ohledem na všechna požadovaná civilní a vojenská použití dotazovacích kódů.
18. Formální postup stanovený v bodě 17 zahrnuje přinejmenším příslušné dohodnuté postupy, lhůty a výkonnostní cíle pro vykonávání těchto činností:
 - a) předložení žádostí o přidělení dotazovacích kódů;

⁽¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 262/2009 ze dne 30. března 2009, kterým se stanoví požadavky na koordinované přidělování a užívání dotazovacích kódů režimu S pro jednotné evropské nebo (Úř. věst. L 84, 31.3.2009, s. 20).

⁽²⁾ Ve smyslu definice uvedené v čl. 2 odst. 11 nařízení (ES) č. 262/2009.

- b) posouzení žádostí o přidělení dotazovacích kódů;
 - c) koordinace navržených změn přidělení dotazovacích kódů s členskými státy v souladu s požadavky stanovenými v části B;
 - d) pravidelný audit přidělování a potřeb dotazovacích kódů s cílem zlepšit situaci, včetně přerozdělení již přidělených dotazovacích kódů;
 - e) pravidelná změna, schvalování a rozesílání celkového plánu přidělování dotazovacích kódů uvedeného v bodě 16;
 - f) oznamování, posuzování a řešení neplánovaných rozporů mezi dotazovací režimu S;
 - g) oznamování, posuzování a řešení neplánovaných nedostatků v přidělení dotazovacích kódů;
 - h) poskytování údajů a informací v souladu s požadavky stanovenými v části C.
19. Manažer struktury vzdušného prostoru u žádostí o přidělení dotazovacích kódů obdržených v rámci postupu stanoveného v bodě 18 prověří, zda jsou v souladu s požadavky na obecné zásady, úplnost, přesnost, včasnost a zdůvodnění formátu a údajů.
20. V rámci postupu stanoveného v bodě 18 manažer struktury vzdušného prostoru:
- a) provede simulace aktualizace plánu přidělování dotazovacích kódů na základě projednávaných žádostí;
 - b) připraví navrženou aktualizaci plánu přidělování dotazovacích kódů ke schválení členskými státy, jichž se týká;
 - c) zajistí, aby navržená aktualizace plánu přidělování dotazovacích kódů splňovala v nejvyšší možné míře provozní požadavky žádostí o dotazovací kódy;
 - d) aktualizuje plán přidělování dotazovacích kódů a sdělí jej členským státům okamžitě po jeho schválení, aniž jsou tím dotčeny vnitrostátní postupy komunikace informací o dotazovacích režimu S provozovaných vojenským sektorem.
21. Manažer struktury vzdušného prostoru zavede postupy a nástroje pro pravidelné hodnocení a posuzování skutečného využívání dotazovacích kódů režimu S civilními i vojenskými provozovateli režimu S.
22. Manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy a provozovatelé režimu S odsouhlasí plány a postupy za účelem podpory pravidelné analýzy a určení budoucích požadavků na dotazovací kódy režimu S. Tato analýza zahrnuje určení možných dopadů na výkonnost způsobených všemi předpokládanými nedostatky v přidělování dotazovacích kódů.
23. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje a spravuje provozní příručky obsahující potřebné pokyny a informace, které umožní vykonávat funkce sítě v souladu s požadavky tohoto nařízení. Tyto provozní příručky se rozšiřují a spravují v souladu s příslušnými postupy řízení kvality a vedení dokumentace.

ČÁST B

Požadavky na mechanismy zvláštních konzultací

Kód odpovídače:

1. Manažer struktury vzdušného prostoru vytvoří zvláštní mechanismus pro koordinaci podrobných ujednání o přidělování kódů odpovídačů SSR a pro konzultaci o těchto ujednáních. Tento mechanismus:
- a) zajistí, aby byl zohledněn vliv používání kódů odpovídačů SSR ve třetích zemích prostřednictvím účasti v pracovních ujednáních o správě kódů odpovídačů SSR uvedených v příslušných ustanoveních Evropského oblastního navigačního plánu ICAO, prováděcího dokumentu pro zařízení a služby;

- b) zajistí, aby seznam přidělení kódů odpovídačů SSR uvedený v bodě 3 části A byl slučitelný s plánem správy kódů uvedeným v příslušných ustanoveních Evropského oblastního navigačního plánu ICAO, prováděcího dokumentu pro zařízení a služby;
 - c) stanoví požadavky k zajištění toho, aby s dotčenými členskými státy byla uskutečněna vhodná konzultace o nových nebo změněných ujednáních o správě kódů odpovídačů SSR;
 - d) stanoví požadavky k zajištění toho, aby členské státy na vnitrostátní úrovni uskutečnily se všemi dotčenými zúčastněnými stranami vhodnou konzultaci o nových nebo změněných ujednáních o správě kódů odpovídačů SSR;
 - e) zajistí, aby koordinace s třetími zeměmi o strategickém a taktickém používání kódů odpovídačů SSR probíhala prostřednictvím pracovních ujednání o správě kódů odpovídačů SSR uvedených v příslušných ustanoveních Evropského oblastního navigačního plánu ICAO, prováděcího dokumentu pro zařízení a služby;
 - f) stanoví minimální lhůty pro koordinaci navrženého nového nebo změněného přidělení kódů dotazovačů přehledového radaru a kódů odpovídačů SSR a pro konzultaci o tomto přidělení;
 - g) zajistí, aby změny seznamu přidělení kódů odpovídačů SSR podléhaly schválení členských států dotčených změnou;
 - h) stanoví požadavky k zajištění toho, aby změny seznamu přidělení kódů odpovídačů SSR byly neprodleně po svém schválení sděleny všem zúčastněným stranám, aniž jsou dotčeny vnitrostátní postupy pro sdělování informací o používání kódů odpovídačů SSR vojenskými orgány.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru v koordinaci s vnitrostátními vojenskými orgány zajistí, aby byla přijata opatření nezbytná k zajištění toho, že přidělování a používání kódů odpovídačů SSR pro vojenské účely nemají nepříznivý vliv na bezpečnost ani efektivní tok všeobecného letového provozu.

Dotazovací kódy režimu S:

3. Manažer struktury vzdušného prostoru vytvoří zvláštní mechanismus pro koordinaci podrobných ujednání o přidělování dotazovacích kódů režimu S a pro konzultaci o těchto ujednáních. Tento mechanismus:
- a) stanoví lhůty pro koordinaci navrženého nového nebo změněného přidělení dotazovacího kódu režimu S a pro konzultaci o tomto přidělení;
 - b) zajistí, aby změny plánu přidělování dotazovacích kódů režimu S podléhaly schválení členských států dotčených změnou;
 - c) zajistí, aby koordinace s třetími zeměmi o strategickém a taktickém používání dotazovacích kódů režimu S probíhala prostřednictvím pracovních ujednání o správě dotazovacích kódů režimu S;
 - d) stanoví požadavky k zajištění toho, aby změny plánu přidělování dotazovacích kódů režimu S byly neprodleně po svém schválení sděleny všem zúčastněným stranám, aniž jsou dotčeny vnitrostátní postupy pro sdělování informací o používání dotazovacího kódu režimu S a kódů odpovídačů SSR vojenskými orgány.
4. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci byla s dotčenými členskými státy uskutečněna vhodná konzultace o nových nebo změněných ujednáních o správě dotazovacích kódů.
5. Manažer struktury vzdušného prostoru v koordinaci s vnitrostátními vojenskými orgány zajistí, aby byla přijata opatření nezbytná k zajištění toho, že přidělování a používání dotazovacího kódu režimu S pro vojenské účely nemá nepříznivý vliv na bezpečnost ani efektivní tok všeobecného letového provozu.

ČÁST C

Požadavky na poskytování údajů

Kód odpovídače:

1. Podané žádosti o nové nebo změněné přidělení kódů odpovídačů SSR musí dodržovat požadavky na všeobecné zásady, úplnost, přesnost, včasnost a zdůvodnění formátu a údajů v rámci postupu stanoveného v bodě 4 části A.

2. Členské státy poskytnou manažerovi struktury vzdušného prostoru v dohodnutých lhůtách, které manažer struktury vzdušného prostoru předepsal, tyto údaje a informace na podporu zajišťování funkce sítě pro kódy odpovídačů SSR:
 - a) aktualizovaný záznam o přidělení a používání kódů odpovídačů SSR spadajících do jejich oblasti působnosti s výhradou všech bezpečnostních omezení týkajících se úplného zveřejnění přidělení zvláštních vojenských kódů nepoužívaných pro všeobecný letový provoz;
 - b) zdůvodnění prokazující, že stávající a požadovaná přidělení kódů odpovídačů SSR představují nezbytné minimum pro splnění provozních požadavků;
 - c) podrobné údaje o všech přidělených kódech odpovídačů SSR, které již nejsou z provozního hlediska nutné a které lze uvolnit pro přerozdělení v síti;
 - d) zprávy o všech skutečných neplánovaných nedostatcích v přidělení kódů odpovídačů SSR;
 - e) podrobné údaje o všech změnách v plánování instalace nebo provozním stavu systémů či jejich složek, které mohou mít vliv na přidělení kódů odpovídačů SSR letům.
3. Poskytovatelé letových navigačních služeb poskytnou manažerovi struktury vzdušného prostoru v dohodnutých lhůtách, které manažer struktury vzdušného prostoru předepsal, tyto údaje a informace na podporu zajišťování funkce sítě pro kódy odpovídačů SSR:
 - a) zprávy o korelační poloze v rámci systému zdokonaleného taktického uspořádání toku provozu, které obsahují přidělené kódy odpovídačů SSR všeobecnému letovému provozu k provádění letů podle pravidel pro let podle přístrojů;
 - b) zprávy o všech skutečných neplánovaných rozporech nebo nebezpečných situacích způsobených přidělením kódů odpovídačů SSR za skutečného provozu, včetně informací, jak byl rozpor vyřešen.
4. Reakce členských států a poskytovatelů letových navigačních služeb na koordinaci navržených změn přidělení kódů odpovídačů SSR a aktualizace seznamu přidělení kódů odpovídačů SSR musí přinejmenším:
 - a) určit, zda se předpokládá nějaký rozpor nebo nebezpečná situace plynoucí z přidělení kódů odpovídačů SSR;
 - b) potvrdit, zda budou nepříznivě ovlivněny provozní požadavky či efektivnost;
 - c) potvrdit, že změny přidělení kódů odpovídačů SSR lze provést v souladu s požadovanými lhůtami.

Dotazovací kódy režimu S:

5. Podané žádosti o nové nebo změněné přidělení dotazovacích kódů musí dodržovat požadavky na všeobecné zásady, úplnost, přesnost, včasnost a zdůvodnění formátu a údajů v rámci postupu stanoveného v bodě 17 části A.
6. Členské státy poskytnou manažerovi struktury vzdušného prostoru v dohodnutých lhůtách, které manažer struktury vzdušného prostoru předepsal, tyto údaje a informace na podporu poskytování služby přidělování dotazovacích kódů:
 - a) vlastnosti dotazovačů režimu S podle nařízení (ES) č. 262/2009;
 - b) podrobné údaje o všech změnách v plánování instalace nebo provozním stavu dotazovačů režimu S či jejich složek, které mohou mít vliv na přidělení dotazovacích kódů dotazovačům režimu S.
 - c) zdůvodnění prokazující, že stávající a požadované přidělení dotazovacích kódů představuje nezbytné minimum pro splnění provozních požadavků;
 - d) přidělené dotazovací kódy, které již nejsou z provozního hlediska nutné a které lze uvolnit pro přerozdělení v síti;
 - e) zprávy o všech skutečných neplánovaných nedostatcích v přidělení dotazovacích kódů.

7. Manažer struktury vzdušného prostoru použije reakce poskytnuté členskými státy na návrh plánu přidělování dotazovacích kódů, včetně:
 - a) identifikace jakéhokoli předpokládaného rozporu nebo nebezpečné situace plynoucí z přidělení dotazovacích kódů režimu S;
 - b) potvrzení, zda budou nepříznivě ovlivněny provozní požadavky či efektivnost;
 - c) potvrzení, že změny přidělení dotazovacích kódů režimu S lze provést v souladu s požadovanými lhůtami.
 8. Manažer struktury vzdušného prostoru podporuje členské státy při řešení konfliktu MIC nahlášeného členskými státy nebo provozovateli režimu S.
-

PŘÍLOHA V

ŠABLONA STRATEGICKÉHO PLÁNU SÍTĚ

Strategický plán sítě je založen na této struktuře:

1. ÚVOD

1.1. Oblast působnosti strategického plánu sítě (zeměpisná a časová)

1.2. Příprava plánu a postup ověření platnosti

2. OBECNÉ SOUVISLOSTI A POŽADAVKY

2.1. Popis aktuální a plánované situace sítě, včetně navrhování evropské sítě tratí ATS (ERND), uspořádání toku letového provozu (ATFM), letišť a omezených zdrojů

2.2. Výzvy a příležitosti týkající se časového rámce plánu (včetně prognózy poptávky po provozu a celosvětového vývoje)

2.3. Výkonnostní cíle a obchodní požadavky vyjádřené různými zúčastněnými stranami a výkonnostní cíle pro celou Unii

3. STRATEGICKÁ VIZE

3.1. Popis toho, jak se síť bude strategicky rozvíjet a postupovat, aby úspěšně reagovala na výkonnostní cíle a obchodní požadavky

3.2. Soulad se systémem sledování výkonnosti

3.3. Soulad s evropským hlavním plánem ATM

3.4. Soulad se společnými projekty stanovenými podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 409/2013

4. STRATEGICKÉ CÍLE

4.1. Popis strategických cílů sítě:

a) včetně aspektů spolupráce zúčastněných provozních uživatelů z hlediska úloh a povinností;

b) s uvedením toho, jak budou strategické cíle reagovat na požadavky;

c) s popisem toho, jak se bude měřit pokrok při plnění těchto cílů;

d) s uvedením toho, jak strategické cíle ovlivní odvětví a jiné dotčené oblasti.

5. STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

5.1. Popis krátkodobého a střednědobého plánování:

a) priority pro každý strategický cíl;

b) provádění jednotlivých strategických cílů z hlediska potřebného zavádění technologie, vlivu na architekturu, lidských aspektů, vzniklých nákladů, přílivů, jakož i nezbytného řízení, zdrojů a regulace;

c) nezbytná účast provozních uživatelů v jednotlivých prvcích plánu, včetně jejich úloh a povinností;

d) dohodnutá míra zapojení manažera struktury vzdušného prostoru za účelem podpory provádění jednotlivých prvků plánu pro každou jednotlivou funkci.

5.2. Popis dlouhodobého plánování:

- a) záměr dosáhnout jednotlivých strategických cílů z hlediska požadované technologie a odpovídajících aspektů výzkumu a vývoje, vlivu na architekturu, lidských aspektů, obchodních aspektů, potřebného řízení a regulace, jakož i související bezpečnostní a ekonomické zdůvodnění těchto investic;
- b) nezbytná účast provozních uživatelů v jednotlivých prvcích plánu, včetně jejich úloh a povinností.

6. POSOUZENÍ RIZIK

6.1. Popis rizik spojených s prováděním plánu

6.2. Popis procesu sledování (včetně možných odchylek od původních cílů)

7. DOPORUČENÍ

7.1. Určení opatření, která mají Unie a členské státy přijmout s cílem podpořit provádění plánu

PŘÍLOHA VI

ŠABLONA OPERAČNÍHO PLÁNU SÍTĚ

Operační plán sítě je založen na této obecné struktuře (která bude přizpůsobena různým jednotlivým funkcím a časovému horizontu operačního plánu sítě, aby se zohlednila jeho průběžná povaha a tříletá až pětiletá, roční, sezónní, týdenní a denní období):

1. ÚVOD

1.1. Oblast působnosti operačního plánu sítě (zeměpisná a časová)

1.2. Příprava plánu a postup ověření platnosti

2. POPIS OPERAČNÍHO PLÁNU SÍTĚ, PROVOZNÍ ZÁMĚRY A CÍLE

- včetně aspektů spolupráce zúčastněných provozních uživatelů z hlediska úloh a povinností,
- s uvedením toho, jak budou provozní záměry a cíle zahrnuty do taktických, předtaktických, krátkodobých a dlouhodobých fází operačního plánu sítě, a jiných výkonnostních cílů stanovených v rámci systému sledování výkonnosti,
- stanovené priority a zdroje potřebné pro plánovací období,
- s uvedením vlivu na odvětví ATM a jiné dotčené oblasti.

3. OBECNÝ PROCES OPERAČNÍHO PLÁNOVÁNÍ SÍTĚ

- popis obecného procesu operačního plánování sítě,
- popis toho, jak se bude plán strategicky rozvíjet, aby úspěšně reagoval na požadavky operační výkonnosti a jiné výkonnostní cíle stanovené v rámci systému sledování výkonnosti,
- popis použitých nástrojů a údajů.

4. OBECNÉ SOUVISLOSTI A PROVOZNÍ POŽADAVKY

4.1. Souhrnný popis předcházející operační výkonnosti sítě

4.2. Výzvy a příležitosti týkající se časového rámce plánu

4.3. Prognóza dopravy v síti v souladu s dodatky 1 a 2, včetně:

- prognózy sítě,
- prognózy poskytovatele letových navigačních služeb, funkčního bloku vzdušného prostoru a oblastního střediska řízení (ACC),
- prognózy hlavních letišť,
- analýzy prognózy dopravy, včetně řady scénářů,
- analýzy vlivů zvláštních událostí.

4.4. Požadavky na operační výkonnost sítě, včetně:

- požadavků na celkovou kapacitu sítě,
- požadavků poskytovatele letových navigačních služeb, funkčního bloku vzdušného prostoru a ACC na kapacitu,
- kapacity letišť,
- analýzy požadavků na kapacitu,
- požadavků na celkovou efektivnost síťového prostředí/letů,
- požadavků na celkovou bezpečnost sítě,

- požadavků týkajících se pohotovostí a plynulosti služeb, které mají vliv na síť.
- 4.5. Provozní potřeby vyjádřené různými zúčastněnými stranami, včetně vojenského sektoru
5. PLÁNY ZVÝŠENÍ OPERAČNÍ VÝKONNOSTI SÍTĚ A OPATŘENÍ NA ÚROVNI SÍTĚ
- popis plánů a opatření, u nichž se očekává, že budou uskutečněny na úrovni sítě, včetně vzdušného prostoru, omezených zdrojů a ATFM,
 - popis přínosu jednotlivých plánů a opatření k operační výkonnosti
6. PLÁNY ZVÝŠENÍ OPERAČNÍ VÝKONNOSTI A OPERAČNÍCH OPATŘENÍ NA MÍSTNÍ ÚROVNI
- včetně popisu jednotlivých plánů a operačních opatření, u nichž se očekává provádění na místní úrovni,
 - popis přínosu jednotlivých plánů a opatření k operační výkonnosti,
 - popis vztahů s třetími zeměmi a činnosti týkající se ICAO
7. ZVLÁŠTNÍ UDÁLOSTI
- přehled zvláštních událostí s podstatným vlivem na ATM,
 - jednotlivé zvláštní události a jejich řešení z hlediska sítě,
 - velká vojenská cvičení
8. POŽADAVKY VOJENSKÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU
- dostupnost vzdušného prostoru: standardní dny/období dostupnosti vyhrazeného vzdušného prostoru,
 - žádosti *ad hoc* o neplánované využití vyhrazeného vzdušného prostoru,
 - uvolnění vyhrazeného vzdušného prostoru pro civilní použití v případech, kdy se to nevyžaduje, na základě oznámení podaného s co největším předstihem
9. SPOLEČNÁ PROGNÓZA A ANALÝZA OPERAČNÍ VÝKONNOSTI SÍTĚ
- cíle a prognóza zpoždění z důvodů ATFM a kapacity ATFM na úrovni sítě, poskytovatele letových navigačních služeb, funkčního bloku vzdušného prostoru a ACC,
 - operační výkonnost letišť,
 - výkonnostní cíl a prognóza efektivnosti síťového prostředí/letů,
 - vliv zvláštních událostí,
 - analýza cílů a prognózy operační výkonnosti
10. URČENÍ OPERAČNÍCH ÚZKÝCH MÍST A ŘEŠENÍ PRO JEJICH ZMÍRNĚNÍ NA ÚROVNI SÍTĚ A NA MÍSTNÍ ÚROVNI
- určení operačních úzkých míst (v oblasti bezpečnosti, kapacity, efektivnosti letů) a možných úzkých míst, jejich příčin a dohodnutých řešení nebo zmírňujících opatření, včetně možností vyrovnání poptávky a kapacity
-

Dodatek 1

Oblastní střediska řízení (ACC)

Operační plán sítě uvádí u jednotlivých oblastních středisek řízení podrobný popis všech oblastí uvedených v tomto dodatku, který charakterizuje jejich plánovaná opatření ke zvýšení operační výkonnosti, výhledy na období, prognózu dopravy, cíle a prognózu zpoždění, důležité události, které mohou mít vliv na dopravu, a operační kontakty.

Manažer struktury vzdušného prostoru do popisu jednotlivých ACC zahrne:

- prognózu dopravy,
- analýzu aktuální operační výkonnosti,
- kvantifikované hodnocení dosažené kapacity (základní úroveň kapacity),
- kvantifikované hodnocení potřebné kapacity pro různé scénáře vývoje dopravy (žádoucí profil kapacity),
- kvantifikované hodnocení plánovaných opatření ke zvýšení operační výkonnosti na úrovni ACC dohodnutých s poskytovateli letových navigačních služeb,
- cíl a prognózu zpoždění,
- analýzu očekávané operační výkonnosti (v oblasti bezpečnosti, kapacity, životního prostředí).

Každý poskytovatel letových navigačních služeb předloží manažerovi struktury vzdušného prostoru tyto informace, jež budou zahrnuty do popisu jednotlivých ACC:

- cíl místního zpoždění,
 - posouzení/potvrzení prognózy dopravy s přihlédnutím k místním znalostem,
 - počet dostupných sektorů: konfigurace sektoru/počáteční plán na sezónu/den v týdnu/denní čas,
 - kapacity/hodnoty sledování pro každý sektor/objem dopravy na konfiguraci/počáteční plán,
 - plánované nebo známé zvláštní události, včetně dat/časů a souvisejícího vlivu na operační výkonnost,
 - podrobné údaje o plánovaných opatřeních ke zvýšení operační výkonnosti, harmonogram jejich provádění a související negativní/pozitivní vliv na kapacitu a/nebo efektivnost,
 - podrobné údaje o navržených a potvrzených změnách struktury a využívání vzdušného prostoru,
 - další opatření dohodnutá s manažerem struktury vzdušného prostoru,
 - operační kontakty ACC.
-

Dodatek 2

Letiště

U evropských letišť, která mají vliv na výkonnost sítě, uvádí operační plán sítě podrobný popis všech oblastí uvedených v tomto dodatku, a rovněž popisuje plánovaná opatření na zvýšení operační výkonnosti, výhledy na období, prognózu dopravy a zpoždění, důležité události, které mohou mít vliv na dopravu, a operační kontakty.

Manažer struktury vzdušného prostoru do popisu jednotlivých letišť zahrne následující údaje založené zejména na informacích získaných provozovateli letišť a poskytovateli letových navigačních služeb:

- prognózu dopravy,
- analýzu očekávané operační výkonnosti plánovaných opatření ke zvýšení operační výkonnosti (v oblasti bezpečnosti, kapacity, životního prostředí).

Pro každé letiště zahrnuté do operačního plánu sítě uzavře provozovatel daného letiště s místním stanovištěm ATS ujednání s cílem poskytnout manažerovi struktury vzdušného prostoru tyto informace, jež budou zahrnuty do popisu jednotlivých letišť:

- posouzení/potvrzení prognózy dopravy s přihlédnutím k místním znalostem,
 - kapacitu dráhy u každé konfigurace dráhy, současné a plánované přílety a odlety,
 - případně specifikaci kapacity pro noční dobu a její trvání,
 - podrobné údaje o plánovaných opatřeních ke zvýšení operační výkonnosti, harmonogram jejich provádění a související negativní/pozitivní vliv na kapacitu a/nebo efektivnost,
 - plánované nebo známé zvláštní události, včetně dat/časů a souvisejícího vlivu na operační výkonnost,
 - jiné plánované předpoklady kapacity,
 - další opatření dohodnutá s manažerem struktury vzdušného prostoru.
-