

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 255/2010,**25. märts 2010,****milles sätestatakse lennuliiklusvoogude juhtimise ühised eeskirjad****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus),⁽¹⁾ eriti selle artikli 6 lõiget 7,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjonil tuleb sätestada lennuliiklusvoogude juhtimisega seotud meetmed, mille eesmärk on optimeerida õhuruumi olemasoleva läbilaskevõime kasutamist ja parandada lennuliiklusvoogude juhtimise protsesse.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 549/2004 (millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus))⁽²⁾ artikli 8 lõike 1 kohaselt on Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioonile (Eurocontrol) antud volitused töötada välja lennuvoogude juhtimise rakenduseeskirjad. Käesolev määrus põhineb volituste andmisest tuleneval 7. detsembri 2007. aasta aruandel.
- (3) Konkreetsete eeskirjade ja menetluste ühetaoline kohaldamine ühtse Euroopa taeva õhuruumis on määrav tegur olemasoleva lennujuhtimisvõimekuse optimaalse kasutuse saavutamisel lennuvoogude juhtimise funktsiooni tõhusa haldamise ja toimimise kaudu.
- (4) Käesolev määrus ei hõlma sõjalisi operatsioone ega õppusi, nagu on osutatud määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 1 lõikes 2. Üldises lennuliikluses osalevate sõjalennukite suhtes peaksid aga kehtima lennuvoogude juhtimise meetmed, kui kõnealused lennukid kasutavad või kavatsesid kasutada õhuruumi või lennuvälju, mille suhtes kohaldatakse lennuvoogude juhtimise meetmeid.
- (5) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 13 tuleks lennuvoogude juhtimise meetmete kindlaksmääramisel ja rakendamisel kaitsta liikmesriikide esmatahtsaid julgeoleku- ja kaitsepoliitilisi huvisid.
- (6) Eurocontrol on loonud ühe lennuvoogude juhtimise keskse üksuse, kes vastutab lennuvoogude juhtimise meetmete kavandamise, kooskõlastamise ja elluviimise eest, võttes arvesse Rahvusvahelise Tsiviilennunduse

Organisatsiooni (ICAO) esitatud soovitusi. Liikmesriigid peaksid olema kohustatud võtma kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et lennuvoogude juhtimise keskne üksus optimeeriks lennuvoogude juhtimise meetmete üldist mõju Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgule (edaspidi „EATMN”).

- (7) Lennuvoogude juhtimise meetmed peaksid põhinema ICAO kehtestatud põhimõtetel ja kõik lennuvoogude juhtimise süsteemi osalised peaksid järgima eeskirju, millega tagatakse, et lennujuhtimisvõimekust kasutatakse ohutult ja võimalikult ulatuslikult.
- (8) Lennuvoogude juhtimise meetmed peaksid arvesse võtma lennuteede ja õhuruumi kättesaadavust, eriti õhuruumi paindlikku kasutamist rakendades, nagu on ette nähtud komisjoni 23. detsembri 2005. aasta määruses (EÜ) nr 2150/2005 (milles sätestatakse ühised eeskirjad õhuruumi paindlikuks kasutamiseks)⁽³⁾ kõikide asjaosaliste, sh õhuruumi korraldamise üksuse suhtes.
- (9) EATMNi olemasoleva võimsuse, sh lennuväljade läbilaskevõime optimeerimiseks tuleks kehtestada menetlused, mille eesmärk on suurendada lennujaamade teenindusajade ja lennuplaanide vahelist kooskõla.
- (10) Liikmesriikidele ja lennuvoogude juhtimisega seotud protsesside osapooltele tuleks anda piisavalt aega nende tegevuse lennuvoogude juhtimise nõuetega kooskõlla viimiseks.
- (11) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

*Artikkel 1***Sisu ja reguleerimisala**

1. Käesolevas määruses sätestatakse lennuliiklusvoogude juhtimise nõuded, et optimeerida Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu (edaspidi „EATMN”) olemasolevat võimsust ja parandada lennuvoogude juhtimise protsesse.

2. Määrust kohaldatakse määruse (EÜ) nr 551/2004 artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.⁽²⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.⁽³⁾ ELT L 342, 24.12.2005, lk 20.

a) kõikide selliste lendude suhtes, mida kavatakse teha või mida tehakse üldise lennuliikluse raames ning osaliselt või tervikuna instrumentaallennu reeglite kohaselt;

b) punktis a osutatud lendude kõikide etappide ja lennuliikluse korraldamise suhtes.

3. Määrust kohaldatakse lennuvoogude juhtimise protsesside järgmiste osaliste või nende nimel tegutsevate esindajate suhtes:

a) õhusõidukite käitajad;

b) lennuliiklusteeninduse (edaspidi „ATS”) üksused, sealhulgas ATSi bürood ja lähenemislennujuhtimise teenistused;

c) aeronavigatsiooniteabe teenistused;

d) õhuruumi korraldamisega seotud üksused;

e) lennuvälja juhtorganid;

f) lennuvoogude juhtimise keskne üksus;

g) lennuvoogude juhtimise kohalikud üksused;

h) lennuoperatsioone koordineerivate lennuväljade teenindus- aegade koordineerijad.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse mõisteid, mis on sätestatud määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 2 ja nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 95/93⁽¹⁾ artiklis 2.

Lisaks kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „lennuliiklusvoogude juhtimise meede” – meetmed, mida võetakse lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimiseks;

2) „käitaja” – õhusõidukite käitamisega tegelev või kõnealust teenust pakkuv isik, organisatsioon või ettevõtte;

3) „instrumentaallennu reeglid” – 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsiooni”) 2. lisas kindlaksmääratud instrumentaallennu reeglid;

4) „lennuliiklusteeninduse (ATS) büroo” – ATSi üksus, mis on loodud eesmärgiga võtta vastu ATSigagi seotud teateid ja lennuplaane, mis esitatakse enne lennujuhtimisüksuse esimese loa andmist;

5) „lennuliiklusvoogude juhtimise kohalik üksus” – lennuliiklusvoo juhtimise üksus, mis tegutseb lennuliiklusvoo juhtimise ühe või mitme üksuse nimel lennuliiklusvoogude juhtimise keskse üksuse ja ATSi üksuse või selliste üksuste rühma vahel;

6) „kriitiline juhtum” – ebatavaline olukord või kriis, millega kaasneb EATMNi võimsuse märgatav vähenemine, EATMNi võimsuse ja nõudluse vaheline tasakaalustamatus või märkimisväärselt puudulik teabevahetus EATMNi ühe või mitme osa vahel;

7) „lennuliiklusvoogude juhtimise kohane väljalennuaeg” – väljaarvutatud stardiaeg, mille eraldab ATFMi keskne üksus koos ATSi kohaliku üksuse hallatava ajahälbega;

8) „lennuteede ja -liikluse suunised” – tegevuspõhimõtted ja menetlused, mille kohaselt õhusõidukid kasutavad marsruute;

9) „mitmekordne lennuplaan” – rohkem kui üks lennuplaan, mis on seotud sama kavandatud lennuga kahe lennuvälja vahel;

10) „lennujuhtimisüksuse õhuruumisektori konfiguratsioon” – ATSi üksuse sellise õhuruumisektori või sektorite rühma neljamõõtmeline kirjeldus, mida võidakse kasutada alaliselt või ajutiselt;

11) „lennuvälja ruleerimisaeg” – eelnevalt kindlaks määratud liikumise alguse ja stardiaja vaheline aeg, mida väljendatakse minutites ja mis kehtib lennuaja normaalse töö jooksul;

12) „õhusõiduki ajakohastatud asukoht” – õhusõiduki asukoht, mida ajakohastatakse seireandmete, lennuplaaniandmete ja asukohateadete alusel;

13) „lennujuhtimisüksuse luba” – õhusõidukile antav luba liikumiseks lennujuhtimisüksuse määratud tingimustel;

14) „lennuplaani peatamine” – protsess, mille algatab lennuliiklusvoogude juhtimise üksus selle tagamiseks, et käitaja muudaks lennuplaani enne lennu sooritamist;

15) „lennuteenus” – lend või lendude sari, et vedada reisijaid, lasti või posti tasu või rendi eest;

16) „tegevuslogi” – lennuliiklusvoogude juhtimise süsteemi logi, mis muudetakse andmebaasiks, et võimaldada lennuliiklusvoogude juhtimise andmete kiiret otsingut.

Artikkel 3

Lennuliiklusvoo juhtimise raamistik

1. Artikli 1 lõikes 3 osutatud osalised kavandavad, kooskõlastavad ja viivad ellu lennuliiklusvoogude juhtimise meetmed vastavalt lisas täpsustatud ICAO sätetele.

2. Lennuliiklusvoogude juhtimisega seotud põhimõtted on järgmised:

⁽¹⁾ EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1.

a) lennuliiklusvoogude juhtimise meetmed

i) väldivad liigset nõudlust lennuliikluse järele võrreldes sektorite ja lennuväljade deklareeritud lennujuhtimisvõimekusega;

ii) kasutavad EATMNi võimsust võimalikult ulatuslikult, et optimeerida EATMNi tõhusust ja vähendada kahjulikku mõju käitajatele;

iii) optimeerivad EATMNi võimsust, mida on võimalik saavutada võimsust suurendavate meetmete väljatöötamise ja kohaldamisega ATSi üksuste poolt;

iv) toetavad kriitiliste juhtumite haldamist;

b) kohalikke lennuliiklusvoogude juhtimise üksusi ja lennuliiklusvoogude juhtimise keskset üksust käsitatakse lennuliiklusvoogude juhtimise funktsiooni osana.

3. Lennuliiklusvoogude juhtimise kohaste väljalennuaegade jaotamisel antakse eelisõigus lendudele järjekorras, mille alusel nad kavandatult saabuvad kohta, mille suhtes lennuliiklusvoogude juhtimise meedet kohaldatakse, kui eriolukord ei nõua erineva eelisõiguse eeskirja kohaldamist, milles on ametlikult kokku lepitud ja mis toob EATMNile kasu.

Esimest lõiku võib kohaldada selliste lendude suhtes, mille puhul ei ole võimalik nõustuda marsruudi muutmisega, et vältida ülekoormatud piirkondi või vähendada nende ülekoormatust, võttes arvesse ülekoormatud piirkonna asukohta ja ulatust.

*Artikkel 4***Liikmesriikide üldised kohustused**

1. Liikmesriigid tagavad, et lennuliiklusvoogude juhtimise funktsioon on artikli 1 lõikes 3 osutatud osalistele ööpäev läbi kättesaadav.

2. Lennuliiklusvoogude juhtimise meetmed määratakse kindlaks ja neid rakendatakse kooskõlas liikmesriikide julgeoleku- ja kaitsenõuetega, et tagada õhuruumi tõhus planeerimine, eraldamine ja kasutamine artikli 1 lõikes 3 osutatud osaliste poolt.

3. Õhuruumi kasutamise optimeerimiseks kehtestatakse lennuliiklusvoogude juhtimise funktsiooniga seotud osaliste, ATSi üksuste ja õhuruumi korraldamisega seotud üksuste jaoks ühtlustatud menetlus.

4. Koostatakse ühine viitedokument, mis sisaldab tegevuspõhimõtteid, menetlusi ning lennuteede ja -liikluse suuniste kirjel-

dust. Vajaduse korral peab marsruudi kasutatavuse avaldamine riigi lennundusteabe kogumikus olema täielikus kooskõlas kõnealuse ühise viitedokumendiga.

5. Lennuliiklusvoogude juhtimise kohase väljalennuaega seotud erandi taotlemiseks koostatakse ühised menetlused vastavalt lisas täpsustatud ICAO sätetele. Kõnealused menetlused koostatakse ATFMi keskse üksusega ja avaldatakse riigi lennundusteabe väljaannetes.

*Artikkel 5***Liikmesriikide kohustused seoses ATFMi keskse üksusega**

Liikmesriigid tagavad, et lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus

a) optimeerib EATMNiga seotud üldise suutlikkuse mõju lennuliiklusvoogude juhtimise meetmete kavandamise, kooskõlastamise ja rakendamise abil;

b) konsulteerib käitajatega lennuliiklusvoogude juhtimise meetmete kindlaksmääramise küsimuses;

c) tagab lennuliiklusvoogude juhtimise meetmete tõhusa rakendamise koos lennuliiklusvoogude juhtimise kohalike üksustega;

d) teeb koostöös lennuliiklusvoogude juhtimise kohalike üksustega kindlaks varumarsruudid, et vältida ülekoormatud piirkondi või vähendada nende ülekoormatust, võttes arvesse EATMNiga seotud üldise suutlikkuse mõju;

e) pakub marsruudi muutmist nende lendude puhul, millega optimeeritakse punktis d osutatud mõju;

f) annab käitajatele ja ATSi üksustele õigeaegselt teavet lennuliiklusvoogude juhtimise kohta, sealhulgas järgmise kohta:

i) kavandatud lennuliiklusvoogude juhtimise meetmed;

ii) lennuliiklusvoogude juhtimise meetmete mõju üksikute lendude stardiajale ja lennuprofiilile;

g) jälgib, kui sageli lennuplaanid puuduvad ja kui sageli esitatakse mitmekordsed lennuplaanid;

h) peatab lennuplaani, kui ajahälvet arvesse võttes ei saa lennuliiklusvoogude juhtimise kohasest väljalennuajast kinni pidada ja kui uus arvestuslik liikumise algusaeg ei ole teada;

i) jälgib, kui sageli tehakse erandeid vastavalt artikli 4 lõikele 5.

Artikkel 6

ATSi üksuste üldised kohustused

1. Kui on vaja kohaldada lennuliiklusvoogude juhtimise meetmeid, kooskõlastavad ATSi üksused küsimuse lennuliiklusvoogude juhtimise kohaliku üksuse kaudu lennuliiklusvoogude juhtimise keskse üksusega selle tagamiseks, et meetme valikul optimeeritakse EATMNiga seotud üldise suutlikkuse mõju.

2. Vajaduse korral soodustavad ATSi bürood teabevahetust pilootide või käitajate ja lennuliiklusvoogude juhtimise kohaliku või keskse üksuse vahel.

3. ATSi üksused tagavad, et lennujaamade suhtes kohaldatavad lennuliiklusvoogude juhtimise meetmed kooskõlastatakse asjaomase lennuvälja juhtorganiga, et tagada tõhus lennuvälja planeerimine ja kasutamine artikli 1 lõikes 3 osutatud osaliste jaoks.

4. ATSi üksused teavitavad lennuliiklusvoogude juhtimise keskset üksust lennuliiklusvoogude juhtimise kohaliku üksuse kaudu kõikidest juhtumitest, mis võivad mõjutada lennujuhtimisvõimekust või nõudlust lennuliikluse järele.

5. ATSi üksused esitavad lennuliiklusvoogude juhtimise kesksele üksusele õigeaegselt järgmised andmed ja nende hilisemad ajakohastamised, tagades kõnealuste andmete kvaliteedi:

- a) õhuruumi ja marsruutide struktuuri kasutatavus;
- b) ATSi üksuse sektori konfiguratsioonid ja aktiveerimised;
- c) lennuvälja ruleerimisajad;
- d) lennujuhtimissektori võimekus ja lennuvälja läbilaskevõime;
- e) marsruutide kasutatavus, sealhulgas kasutatavus õhuruumi paindliku kasutamise kaudu vastavalt määrusele (EÜ) nr 2150/2005;
- f) õhusõiduki ajakohastatud asukoht;
- g) kõrvalekalded lennuplaanidest;
- h) õhuruumi kasutatavus, sealhulgas kasutatavus õhuruumi paindliku kasutamise kaudu vastavalt määrusele (EÜ) nr 2150/2005;
- i) lennu tegelik stardiaeg.

Andmed tehakse kättesaadavaks artikli 1 lõikes 3 osutatud osalistele ning tasuta lennuliiklusvoogude juhtimise kesksele üksusele ja keskselt üksuselt edasi.

6. Lähtelennujaama ATSi üksus tagab, et

- a) kui lennu suhtes kohaldatakse lennuliiklusvoogude juhtimise kohast väljalennuaega, on see lennujuhtimisüksuse loa osa;

b) lendude puhul peetakse kinni lennuliiklusvoogude juhtimise kohastest väljumisaegadest;

c) lendudele, mille puhul ei peeta kinni arvestuslikust liikumise algusajast, võttes arvesse kehtestatud ajahälvet, ei anta stardiluba;

d) lendudele, mille lennuplaan on tagasi lükatud või peatatud, ei anta lennuluba.

Artikkel 7

Käitajate üldised kohustused

1. Iga kavandatava lennu kohta koostatakse üks lennuplaan. Esitatud lennuplaan kajastab asjakohast kavandatud lennuprofiili.

2. Kõik asjakohased lennuliiklusvoogude juhtimise meetmed ja nende muudatused lisatakse planeeritud lennutegevusse ja edastatakse piloodile.

3. Kui õhusõiduk lahkub lennuväljalt, mille suhtes ei kohaldata lennuliiklusjuhtimise kohast väljalennuaega, on käitajad kohustatud kinni pidama arvestuslikest liikumise algusaegadest, võttes arvesse ajahälvet vastavalt lisas täpsustatud ICAO sätetele.

4. Kui lennuplaan on artikli 5 punkti h kohaselt peatatud, vastutab asjaomane käitaja lennuplaani ajakohastamise või tühistamise eest.

Artikkel 8

Lennuvälja juhtorganite üldised kohustused

Lennuvälja juhtorganid teavitavad lennuliiklusvoogude juhtimise keskset üksust otse või lennuliiklusvoogude juhtimise kohaliku üksuse või ATSi üksuste või mõlema viimati nimetatud kaudu kõikidest juhtumitest, mis võivad mõjutada lennujuhtimisvõimekust või nõudlust lennuliikluse järele. Nad teavad lennuliiklusvoogude juhtimise kohalikule üksusele ja ATSi üksustele, kui teavitamine toimus otse.

Artikkel 9

Lennuplaanide ja lennuväljade teenindusaegade vaheline kooskõla

1. Liikmesriigid tagavad, et juhul, kui teenindusaegade koordineerijad või koordineeritud lennuvälja juhtorgan seda taotleb, esitab lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus või lennuliiklusvoogude juhtimise kohalik üksus neile heakskiidetud lennuplaani lennu kohta, mis toimub sellelt lennuväljalt, enne lennu sooritamist. Lennuvälja teenindusaegade koordineerijad või koordineeritud lennuvälja juhtorganid korraldavad juurdepääsu heakskiidetud lennuplaanidele, mille on esitanud lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus või lennuliiklusvoogude juhtimise kohalik üksus.

2. Enne lendu esitavad käitajad lähte- ja sihtlennuväljadele vajaliku teabe, mis võimaldab võrrelda lennuplaanis sisalduvat lennutunnust ja vastava lennuvälja teenindusaja kohta teatatud lennutunnust.

3. Käitajal, lennuvälja juhtorganil ja ATSi üksusel on õigus teatada lennuvälja teenindusaegade koordineerijale jaotatud teenindusaegadest märkimisväärselt erineval ajal lennuteenuste korduvast osutamisest või kui teenindusaegu kasutatakse märkimisväärselt teisiti, kui jaotamise ajal on märgitud, kui see häirib lennuvälja töökorraldust ja lennuliiklust.

4. Liikmesriigid tagavad, et lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus teatab lennuvälja teenindusaegade koordineerijale jaotatud teenindusaegadest märkimisväärselt erineval ajal lennuteenuste korduvast osutamisel või kui teenindusaegu kasutatakse märkimisväärselt teisiti, kui jaotamise ajal on märgitud, kui see häirib lennuliiklusvoo juhtimist.

Artikkel 10

Kriitiliste juhtumitega seotud kohustused

1. Liikmesriigid tagavad, et lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus koostab ja avaldab lennuliiklusvoogude juhtimise menetlused kriitiliste juhtumitega tegelemiseks, et minimeerida EATMNi häireid.

2. Kriitiliste juhtumitega tegelemiseks valmistumisel kooskõlastavad ATSi üksused ja lennuvälja juhtorganid kriitilistest juhtumitest mõjutatud käitajatega erakorraliste protseduuride asjakohasuse ja sisu, sealhulgas kõik eelisõiguse eeskirjade muudatused.

Erakorralised protseduurid hõlmavad järgmist:

- a) organisatsioonilised ja kooskõlastamismeetmed;
- b) lennuliiklusvoogude juhtimise meetmed, mille abil hallatakse juurdepääsu mõjutatud aladele, et vältida liigset nõudlust lennuliikluse järele võrreldes kogu õhuruumi või selle osa või asjaomaste lennuväljade deklareeritud läbilaskevõimega;
- c) olukorrad, tingimused ja menetlused lendude eelisõiguse eeskirjade kohaldamiseks, võttes arvesse liikmesriikide esmatähtsaid julgeoleku- ja kaitsepoliitilisi huvisid;
- d) taastamismeetmed.

Artikkel 11

Lennuliiklusvoogude juhtimise meetmete järgimise kontroll

1. Liikmesriigid tagavad, et kui kuni 80 % lendudest peab lähtelennuväljadel aasta jooksul kinni lennuliiklusvoogude juhtimise kohasest väljalennuajast, esitab kõnealuse lennuvälja ATSi üksus asjakohase teabe järgimata jätmise kohta ja meetmete kohta, mis on võetud lennuliiklusvoogude juhtimise kohastest

väljalennuaegadest kinnipidamiseks. Asjaomane liikmesriik esitab komisjonile selliseid meetmeid käsitleva aruande.

2. Asjaomase lennuvälja ATSi üksus esitab asjakohase teabe kõigi juhtumite kohta, mil kõnealusel lennuväljal lennuplaani katkestamisest või peatamisest kinni ei peetud, ning kinnipidamise tagamiseks võetud meetmete kohta. Asjaomane liikmesriik esitab komisjonile selliseid meetmeid käsitleva aruande.

3. Liikmesriigid tagavad, et

- a) lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus teavitab liikmesriiki, kes on teinud erandeid rohkem kui 0,6 protsendile lendudest, mis on väljunud kõnealusest liikmesriigist;
- b) kui liikmesriiki on vastavalt punktile a teavitatud, koostab ta komisjonile aruande, mis sisaldab tehtud erandide üksikasju.

4. Kui tehakse kindlaks, et artikli 5 punkti g kohaldamisest tulenevalt ei ole lennuliiklusvoogude juhtimise meetmeid järgitud, tagavad liikmesriigid, et lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus teavitab sellest käitajat.

5. Käitajad esitavad lennuliiklusvoogude juhtimise keskele üksusele kõikide lennuliiklusvoogude juhtimise reeglite järgimata jätmise juhtumite kohta aruande, mis sisaldab üksikasju lennuplaani puudumisest või mitmekordsetest lennuplaanidest tuleneva olukorra kohta ning järgimata jätmise juhtumite korrigeerimiseks võetud meetmete kohta.

6. Liikmesriigid tagavad, et lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus koostab aastaaruande, mis sisaldab üksikasju puuduvate lennuplaanide ja esitatud mitmekordsete lennuplaanide kohta ja et see aruanne esitatakse komisjonile.

7. Liikmesriigid vaatavad igal aastal läbi lennuliiklusvoogude juhtimise meetmetest kinnipidamise, tagamaks et artikli 1 lõikes 3 nimetatud osapooled parandavad nendest meetmetest kinnipidamise taset.

Artikkel 12

Suutlikkuse hindamine

1. Artikli 11 rakendamisel tagavad liikmesriigid, et lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus esitab aastaaruanded, mis käsitlevad lennuliiklusvoogude juhtimise kvaliteeti ja sisaldavad andmeid

- a) lennuliiklusvoogude juhtimise meetmete põhjuste kohta;
- b) lennuliiklusvoogude juhtimise meetmete mõju kohta;
- c) lennuliiklusvoogude juhtimise meetmetest kinnipidamise kohta;
- d) artikli 1 lõikes 3 osutatud osaliste panuse kohta võrgu üldise mõju optimeerimisse.

2. Liikmesriigid tagavad, et lennuliiklusvoogude juhtimise keskne üksus loob artikli 6 lõikes 5 loetletud lennuliiklusvoogude juhtimise andmete, lennuplaanide, tegevuslogide ja muude asjakohaste andmete jaoks arhiivi ja peab seda.

Esimeses lõigus osutatud andmeid säilitatakse kaks aastat nende esitamise arvates ning need tehakse kättesaadavaks komisjonile, liikmesriikidele, ATSi üksustele ja käitajatele.

Kõnealused andmed tehakse kättesaadavaks lennuvälja koordineerijatele ja lennuväljade käitajatele, et neil oleks lihtsam deklareeritud läbilaskevõimet regulaarselt hinnata.

Artikkel 13

Ohutusnõuded

Liikmesriigid tagavad, et enne lennuliiklusvoogude juhtimise süsteemide ja menetluste põhjalikku muutmist korraldatakse ohtude tuvastamist, riskide hindamist ja vähendamist hõlmav ohutushindamine, mis hõlmab lennuliikluse korraldamise süsteemi kogu tsükli riskijuhtimisega seotud tegevuse hindamist.

Artikkel 14

Lisanõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et artikli 1 lõikes 3 osutatud lennuliiklusvoogude juhtimise tegevuses osalejate töötajad

- a) saavad täiesti teadlikuks käesoleva määruse sätetest;
- b) saavad asjakohase väljaõppe ja nad on pädevad oma tööülesannetes.

2. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et artikli 1 lõikes 3 osutatud lennuliiklusvoogude juhtimise funktsiooni eest vastutavad osalised

- a) koostavad ja säilitavad tegevusjuhendeid, mis sisaldavad vajalikke juhiseid ja teavet, mis võimaldavad toimingute eest vastutavatel töötajatel kohaldada käesoleva määruse sätteid;
- b) tagavad, et kõnealused juhendid on ühtlustatud, kättesaadavad ja ajakohastatud ning et nende ajakohastamine ja levitamine vastab asjakohasele kvaliteedi- ja dokumentatsiooni-konfiguratsiooni alasele haldamisele;
- c) tagavad, et töömeetodid ja töökord vastavad käesolevale määrusele.

Artikkel 15

Sanktsioonid

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva määruse sätete rikkumise korral, ning tagavad kõnealuste sätete rakendamise kõigi vajalike meetmetega. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad nendest sätetest komisjonile hiljemalt 26. septembriks 2011 ning teatavad viivitamata ka kõikidest hilisematest asjaomastest muudatustest.

Artikkel 16

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümnenal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 26. septembrist 2011.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 25. märts 2010

Komisjoni nimel
president

José Manuel BARROSO

LISA

Lennuliiklusevoogude juhtimist käsitlevate ICAO sätete loetelu

1. Chicago konventsiooni 11. lisa „Lennuliiklusteenindused” (13. väljaanne, juuli 2001, sisaldab muudatust nr 47) 3. peatüki punkt 3.7.5 (lennuliiklusvoogude juhtimine).
 2. ICAO dokumendi 4444 „Lennuliiklusteenuste menetlused – lennuliikluse juhtimine (PANS-ATM)” (15. väljaanne, 2007) 3. peatükk (ATSi võimekus ja lennuliiklusvoogude juhtimine).
 3. ICAO dokumendi 7030 „Euroopa regionaalsed lisaprotseduurid” (5. väljaanne, 2007) peatükk 8.3 (lennuliiklusvoogude juhtimise kohase väljalennuajaga seotud erandid).
 4. ICAO dokumendi 7030 „Euroopa regionaalsed lisaprotseduurid” (5. väljaanne, 2007) peatüki 8.4 punkti 1 alapunkt c (lennuliiklusvoogude juhtimise meetmetest kinnipidamine õhusõiduki käitaja poolt).
 5. ICAO dokumendi 7030 „Euroopa regionaalsed lisaprotseduurid” (5. väljaanne, 2007) 2. peatüki punkt 2.3.2 (EOBT muudatused).
-