

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/123 VAN DE COMMISSIE

van 24 januari 2019

tot vaststelling van nadere regels voor de uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening) ⁽¹⁾, en met name artikel 6, leden 4 en 7,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De netwerkfuncties moeten een dienst van algemeen belang zijn die wordt verleend voor/in de context van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN, hierna „het netwerk” genoemd). Ze moeten bijdragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoersysteem door het vereiste niveau van prestaties, interoperabiliteit, verenigbaarheid en coördinatie van activiteiten te waarborgen, en omvatten ook activiteiten om te garanderen dat schaarse middelen optimaal worden benut.
- (2) Het ontwerp van het Europese routenetwerk, het beheer van de netwerkcapaciteit en de luchtverkeersstromen en de coördinatie van schaarse middelen, zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 551/2004, dienen de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim, alsook hun verantwoordelijkheden inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensie, zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾, onverlet te laten.
- (3) Het netwerk dient alle materiële en operationele componenten te omvatten die bepalend zijn voor de prestaties van luchtvaartuigen, met name de stiptheid en vluchtefficiëntie, waarmee vluchten worden uitgevoerd in het gedeelte van het luchtruim van de EUR-regio van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) waarin lidstaten verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtverkeersdiensten.
- (4) Het Europese routenetwerk moet zodanig worden ontworpen dat het de efficiëntie van de routes in alle vluchtfasen verbetert vanuit gate-to-gate-perspectief, waarbij met name rekening wordt gehouden met de efficiëntie van de vluchten en met milieuaspecten.
- (5) Er zijn operationele acties nodig om efficiënte luchtruimstructuren te ontwikkelen en de beschikbare capaciteit te beheren teneinde de netwerkactiviteiten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te blijven verbeteren en bij te dragen tot de EU-wijde prestatiedoelstellingen. Die operationele acties moeten het efficiënt gebruik van het luchtruim mogelijk maken en ervoor zorgen dat de luchtruimgebruikers vluchten kunnen uitvoeren volgens voorkeurtrajecten.

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

⁽²⁾ Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening”) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

- (6) De functie „regeling van de luchtverkeersstromen” (Air Traffic Flow Management, ATFM) vormt een integrerend onderdeel van de netwerkfuncties, en is gericht op de optimalisering van de beschikbare capaciteit bij het luchtruimgebruik. Deze functie moet daarom verder worden uitgewerkt, rekening houdend met Verordening (EU) nr. 255/2010⁽³⁾.
- (7) Verordening (EG) nr. 551/2004 voorziet in de vaststelling van gedetailleerde uitvoeringsbepalingen voor de coördinatie en harmonisering van de processen en procedures ter verbetering van de efficiëntie bij het beheer van luchtvaartfrequenties. De gedetailleerde uitvoeringsbepalingen moeten ook voorzien in een centrale functie voor de coördinatie van de vroegtijdige vaststelling van en tegemoetkoming aan frequentiebehoeften ter ondersteuning van het ontwerp en de werking van het netwerk.
- (8) De werkzaamheden van de ICAO op het gebied van routeontwerp, regeling van de luchtverkeersstromen, frequentie en beheer van radartranspondercodes moeten de basis vormen voor de optimalisering van de ontwikkeling en werking van het netwerk.
- (9) De lidstaten moeten voldoen aan hun verplichtingen tegenover de ICAO op het gebied van routeontwerp, regeling van de luchtverkeersstromen, frequenties en radartranspondercodes, en moeten ze effectiever nakomen in het belang van het netwerk. De Netwerkbeheerder moet zorgen voor coördinatie en ondersteuning op dit gebied.
- (10) De tenuitvoerlegging van de functie regeling van de luchtverkeersstromen (ATFM) dient Verordening (EEG) nr. 95/93⁽⁴⁾ onverlet te laten. Luchthavens die punten van binnenkomst in en vertrek uit het netwerk vormen, dragen in belangrijke mate bij tot de algehele prestaties van het netwerk. Die functie moet dan ook in verbinding staan met luchthavenexploitanten die optreden als grondcoördinatoren, teneinde de capaciteit op de grond te optimaliseren. Dit zou de algehele capaciteit van het netwerk verbeteren. Bovendien moeten procedures worden vastgesteld om de samenhang tussen luchthavenslots en vluchtplannen te verbeteren, teneinde de beschikbare capaciteit van het netwerk, met inbegrip van de luchthavens, te optimaliseren.
- (11) De toewijzing van radiospectrum vindt plaats in het kader van de Internationale Telecommunicatie-unie (ITU). Het is de verantwoordelijkheid van de lidstaten om hun burgerluchtvaartvereisten mee te delen aan de ITU en de aan het algemene luchtverkeer toegewezen frequentieband vervolgens optimaal te benutten. Beschikking nr. 676/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽⁵⁾ bevat een beleids- en juridisch kader op dat gebied.
- (12) De ICAO heeft richtsnoeren opgesteld voor radartranspondercodes, met inbegrip van de Mode S-ondervragingscodes, en voor radiofrequentiefuncties. De ICAO exploiteert ook een systeem voor het registreren van frequentietoewijzingen voor het algemene luchtverkeer in het Europese ICAO-gebied. Momenteel wordt dit gefaciliteerd door Eurocontrol, dat optreedt als Netwerkbeheerder.
- (13) De gevolgen van het neerschieten van vlucht MH 17 in het luchtruim van Oekraïne op 17 juli 2014 en de terroristische aanslagen op de luchthaven van Brussel op 22 maart 2016 hebben aangetoond dat er behoefte is aan een centrale entiteit die kan bijdragen tot de coördinatie van risicobepalende maatregelen op lokaal, regionaal en netwerk niveau, teneinde te garanderen dat tijdig wordt gereageerd op toekomstige crisissituaties die gevolgen hebben voor de luchtvaart.
- (14) Een Netwerkbeheerder moet optreden als onpartijdig en bevoegd orgaan om de taken te verrichten die nodig zijn om de in Verordening (EG) nr. 551/2004 vastgestelde netwerkfuncties op effectieve wijze en met passende middelen uit te voeren. De kandidaat-Netwerkbeheerder moet bewijzen verstrekken van de middelen en hulpbronnen die hij voornemens is in te zetten om tegemoet te komen aan de verplichtingen die aan dat orgaan worden opgelegd. De Netwerkbeheerder moet worden vertegenwoordigd door een manager van het orgaan dat als Netwerkbeheerder is aangesteld.
- (15) Het heeft zijn voordelen dat één orgaan de verschillende netwerkfuncties coördineert, ter ondersteuning van de acties die op lokaal en subregionaal niveau worden ondernomen om samenhangende operationele en strategische doelstellingen op korte en middellange termijn te ontwikkelen en te faciliteren, in overeenstemming met de prestatiedoelstellingen. De netwerkfuncties moeten echter worden uitgevoerd door de operationele belanghebbenden en de Netwerkbeheerder en op het niveau van de lidstaten en de functionele luchtruimblokken, overeenkomstig de in deze verordening genoemde verantwoordelijkheden.

⁽³⁾ Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen (PB L 80 van 26.3.2010, blz. 10).

⁽⁴⁾ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

⁽⁵⁾ Beschikking nr. 676/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 maart 2002 inzake een regelgevingskader voor het radiospectrumbeleid in de Europese Gemeenschap (Radiospectrumbeschikking) (PB L 108 van 24.4.2002, blz. 1).

- (16) In 2017 heeft de Commissie het beheer, de financiële regelingen, de kostenbasis en de kostenefficiëntie van de netwerkfuncties opnieuw bekeken. Een van de resultaten van deze evaluatie was dat de Netwerkbeheerder baat zou hebben bij versterkt beheer en een grotere managementautonomie.
- (17) De netwerkfuncties moeten op kostenefficiënte wijze worden verstrekt, waarbij met name dubbel werk moet worden vermeden.
- (18) De opdrachten en taken van de Netwerkbeheerder met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de netwerkfuncties en de prestaties van het netwerk moeten duidelijk worden uiteengezet. Dit omvat alle diensten of activiteiten die centraal moeten worden verricht ten gunste van de operationele belanghebbenden, overeenkomstig werkregelingen en operationele processen die met die belanghebbenden zijn overeengekomen.
- (19) De aan de Netwerkbeheerder toevertrouwde taken in verband met toezicht op de infrastructuur en gemeenschappelijke diensten ter ondersteuning van het netwerk moeten worden uitgevoerd met volledige inachtneming van de standpunten van de lidstaten en de operationele belanghebbenden.
- (20) Als de plannen en operationele acties in verband met de uitvoering van de netwerkfuncties op nationaal en subregionaal niveau gevolgen hebben voor de prestaties van het netwerk, moet de Netwerkbeheerder worden betrokken bij de voorbereiding van die plannen en acties.
- (21) Om passende prestaties van het netwerk te garanderen moet het operationeel netwerkplan operationele acties en lokale referentiewaarden bevatten die rekening houden met de evolutie van de netwerkomstandigheden en die tot doel hebben de EU-wijde prestatiedoelstellingen te bereiken. Bovendien moet de Netwerkbeheerder operationele beperkingen en knelpunten identificeren en passende maatregelen voorstellen.
- (22) De toepassing van deugdelijke managementbeginselen is van essentieel belang om het beheer van de luchtverkeersstromen in de Unie voortdurend te verbeteren, om te anticiperen op de groei van het luchtverkeer en om zo goed mogelijk gebruik te maken van de beschikbare capaciteit en tegelijk de milieu-impact van het luchtverkeer te beperken. Het is dan ook noodzakelijk een gemeenschappelijk kader vast te stellen voor de planning en uitvoering van verbeteringen van de netwerkprestaties. Daartoe moeten op netwerkniveau een strategisch plan en een operationeel plan worden opgesteld.
- (23) De Netwerkbeheerder en de operationele belanghebbenden moeten samenwerken om de regeling van de luchtverkeersstromen te verbeteren en indien nodig corrigerende maatregelen te nemen. De Netwerkbeheerder moet met name in staat zijn ATFM-maatregelen in te voeren om optimaal gebruik te maken van de beschikbare capaciteit en een zo goed mogelijke terbeschikkingstelling van die capaciteit per luchtverkeersleidingssector te bevorderen.
- (24) De netwerkfuncties dienen artikel 13 van Verordening (EG) nr. 549/2004, dat beoogt essentiële belangen op het gebied van het veiligheids- of defensiebeleid te beschermen, onverlet te laten. De netwerkfuncties dienen eveneens de toepassing van het in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 551/2004 bedoelde flexibele gebruik van het luchtruim, onverlet te laten.
- (25) De netwerkfuncties en de activiteiten op het niveau van de functionele luchtruimblokken moeten worden gecoördineerd.
- (26) De doeltreffendheid van militaire operaties en de civiel-militaire samenwerking en coördinatie zijn van het grootste belang bij het nastreven van de vereiste doelen. Deze verordening mag geen betrekking hebben op beslissingen omtrent de inhoud, het toepassingsgebied of de uitvoering van militaire operaties en opleidingen in het kader van de operationele luchtverkeersregeling. Vanuit het oogpunt van de veiligheid en wederzijdse efficiëntie is het evenwel belangrijk dat deze verordening wel betrekking heeft op de interfaces tussen deze operaties en de raakvlakken die onder deze verordening vallen.
- (27) Het is noodzakelijk te zorgen voor de tijdige en effectieve uitvoering van de netwerkfuncties en de Netwerkbeheerder bij de uitvoering van zijn taken te ondersteunen door een efficiënt kader voor de raadpleging van operationele belanghebbenden en gedetailleerde werkregelingen en operationele processen vast te stellen.
- (28) De belanghebbenden moeten effectief worden geraadpleegd op nationaal niveau, op het niveau van de functionele luchtruimblokken (FAB-niveau) en op netwerkniveau.
- (29) Er moet een netwerkbeheerraad worden opgericht om te zorgen voor passende governance met betrekking tot de uitvoering van de netwerkfuncties.

- (30) Om effectieve besluitvorming te garanderen moet de netwerkbeheerraad bestaan uit een beperkt aantal leden met operationele en managementverantwoordelijkheden en uitgebreide kennis en deskundigheid op ATM-gebied. Die leden moeten de belangen van alle stakeholders op evenwichtige wijze vertegenwoordigen. Aan de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder deelnemende verleners van luchtvaartnavigatiediensten van geassocieerde landen die via hun vertegenwoordigers bijdragen tot de werkzaamheden van de netwerkbeheerraad, moeten ook de mogelijkheid krijgen om deel te nemen aan de netwerkbeheerraad.
- (31) De besluitvorming van de netwerkbeheerraad moet worden ondersteund door een uit operationele managers samengestelde operationele werkgroep, die passende operationele inzichten en advies verstrekt.
- (32) Om de effectiviteit van het crisisbeheer op netwerkniveau te garanderen en het crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart in zijn taken te ondersteunen, moet een netwerk van nationale contactpunten worden opgezet. De contactpunten moeten de betrokkenheid van de nationale autoriteiten faciliteren en, in het geval van een crisis, zorgen voor nauwe samenwerking met de overeenkomstige structuren op lidstaatniveau.
- (33) Gezien de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim, hun verantwoordelijkheden inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensie, en hun verantwoordelijkheden met betrekking tot de netwerkfuncties, moeten de lidstaten in kennis worden gesteld van en worden geraadpleegd over alle maatregelen die significante gevolgen hebben voor de prestaties van het netwerk. De Commissie moet zo goed mogelijk gebruikmaken van vergaderingen van bestaande comités teneinde rekening te houden met hun standpunten.
- (34) De begroting van de Netwerkbeheerder moet zodanig zijn dat de Netwerkbeheerder kan voldoen aan de specifieke doelstellingen van de prestatieregeling en zijn werkprogramma kan uitvoeren. Als de instantie die als Netwerkbeheerder is aangewezen nog andere activiteiten verricht, moet die begroting onafhankelijk zijn van de rest van de begroting van de instantie. De netwerkbeheerraad moet bevestigen dat de begroting van de Netwerkbeheerder in overeenstemming is met het jaarlijks werkprogramma van de Netwerkbeheerder.
- (35) De Commissie moet zorgen voor passend toezicht op de Netwerkbeheerder. Daarbij moet rekening worden gehouden met de rol van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, als autoriteit die bevoegd is voor de certificering van en het toezicht op de Netwerkbeheerder.
- (36) Derde landen die een overeenkomst met de Unie hebben gesloten, moeten worden betrokken bij de oprichting en tenuitvoerlegging van de netwerkfuncties teneinde de pan-Europese dimensie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim te versterken.
- (37) De verordening houdt rekening met de ervaring die sinds 2011 is opgedaan met de uitvoering van de netwerkfuncties en bevat herziene gemeenschappelijke regels voor de uitvoering van de netwerkfuncties. Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie ⁽⁶⁾ moet derhalve worden ingetrokken.
- (38) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden nadere regels voor de uitvoering van de ATMN-functies (netwerkfuncties) vastgesteld, overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004. De verordening bevat ook regels voor het beheer van netwerkcrisissen.
2. De volgende netwerkfuncties vallen onder deze verordening:
 - a) het ontwerp van het Europese routenetwerk (ERND);

⁽⁶⁾ Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010 (PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1).

- b) de regeling van de luchtverkeersstromen (ATMF), zoals bedoeld in artikel 6, lid 7, van Verordening (EG) nr. 551/2004 en in Verordening (EU) nr. 255/2010;
- c) met betrekking tot de coördinatie van schaarse middelen:
- i) radiofrequenties in luchtvaartfrequentiebanden die door het algemene luchtverkeer worden gebruikt;
 - ii) radartranspondercodes.
3. Met het oog op de tenuitvoerlegging van de netwerkfuncties is deze verordening van toepassing op de lidstaten, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap), de luchtruimgebruikers, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en luchthavenslotcoördinatoren op lokaal of nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken.

4. Deze verordening is van toepassing op het gedeelte van het luchtruim in de EUR-regio van de ICAO waarin lidstaten verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in de zin van artikel 2, lid 11, van Verordening (EG) nr. 549/2004. Deze verordening kan ook van toepassing zijn op de delen van het luchtruim in de ICAO-regio's EUR, NAT, AFI en MID waarin derde landen in de zin van artikel 24, lid 1, verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtverkeersdiensten.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 549/2004, artikel 2 van Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie en artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2150/2005⁽⁷⁾ van de Commissie.

Voorts wordt verstaan onder:

- (1) „schaarse middelen”: de middelen die gebruikt worden voor de effectieve werking van het luchtverkeersbeheer (ATM), welke beperkt beschikbaar zijn en centraal worden gecoördineerd door de Netwerkbeheerder om de prestaties van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (het netwerk) te garanderen;
- (2) „luchtvaartfrequentieband”: de notering van een frequentieband in de Radio Regulations Table of Frequency Allocations van de Internationale Unie voor Telecommunicatie, waarin de frequentietoewijzingen voor het algemene luchtverkeer worden genoteerd;
- (3) „luchthavenexploitant”: het orgaan dat verantwoordelijk is voor het beheer van de luchthaven en dat, al dan niet naast andere activiteiten, krachtens de nationale wet- of regelgeving verantwoordelijk is voor de administratie en het beheer van de luchthavenfaciliteiten en de coördinatie en controle van de activiteiten van de verschillende ondernemingen op die luchthaven of binnen het desbetreffende luchthavensysteem;
- (4) „luchthavenslotcoördinator”: een gekwalificeerde natuurlijke of rechtspersoon die is aangewezen overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 95/93;
- (5) „operationele belanghebbenden”: de civiele en militaire luchtruimgebruikers, de civiele en militaire verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de luchthavenexploitanten die activiteiten verrichten in het in artikel 1, lid 4, bedoelde luchtruim;
- (6) „Netwerkbeheerder”: het orgaan dat belast is met de uitvoering van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 bedoelde taken;
- (7) „geassocieerde landen”: andere dan de overeenkomstig artikel 24, lid 1, aan de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder deelnemende derde landen die lid zijn van Eurocontrol;
- (8) „prestatieregeling”: het regelgevingskader voor de verbetering van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, zoals bedoeld in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004;

⁽⁷⁾ Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim (PB L 342 van 24.12.2005, blz. 20).

- (9) „coöperatieve besluitvorming”: een proces waarbij beslissingen worden genomen op basis van samenwerking met en raadpleging van de lidstaten, operationele belanghebbenden en andere actoren, indien van toepassing, overeenkomstig de artikelen 15, 16 en 17;
- (10) „prestatiebeoordelingsorgaan”: de bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/2296 ⁽⁸⁾ van de Commissie opgerichte onafhankelijke groep van deskundigen inzake de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties in het gemeenschappelijk Europees luchtruim;
- (11) „netwerkbeerraad”: de bij de onderhavige verordening opgerichte raad die toezicht houdt op en aansturing geeft aan de uitvoering van de netwerkfuncties, met inbegrip van de uitvoering van de taken van de Netwerkbeheerder, overeenkomstig artikel 18;
- (12) „operationele actie”: de actie op lokaal of nationaal niveau of op het niveau van een functioneel luchtruimblok of het netwerk, zoals bepaald in het operationeel netwerkplan, via coöperatieve besluitvorming tussen operationele belanghebbenden en de Netwerkbeheerder;
- (13) „netwerkcrisis”: het onvermogen om luchtvaartnavigatiediensten te verlenen op het vereiste niveau, leidend tot een belangrijk verlies aan netwerkcapaciteit of een aanzienlijk onevenwicht tussen de netwerkcapaciteit en de vraag, of tot een belangrijke verstoring van de informatiestroom in één of meer delen van het netwerk ten gevolge van een ongewone en onvoorziene situatie;
- (14) „civiel-militaire samenwerking”: de interactie tussen civiele en militaire autoriteiten en de in artikel 3, lid 1, bedoelde onderdelen van het luchtverkeersbeheer die nodig zijn om het veilige, efficiënte en harmonieuze gebruik van het luchtruim te garanderen;
- (15) „voorwaardelijke route”: een ATS-route die alleen beschikbaar is voor vluchtplanning en wordt gebruikt onder specifieke voorwaarden;
- (16) „Europese representatieve instanties”: een rechtspersoon of entiteit die de belangen van één of meer categorieën operationele belanghebbenden op Europees niveau vertegenwoordigt;
- (17) „nationaal contactpunt”: in de context van crisisbeheer, de personen in de lidstaten die contacten onderhouden met de relevante nationale structuren en organisaties voor crisisbeheer en het Europees crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart;
- (18) „gevolgen voor het netwerk”: in de context van de in bijlage III beschreven radiofrequentiefunctie, een situatie waarin een radiofrequentietoewijzing tot gevolg heeft dat één of meer radiofrequentietoewijzingen van het netwerk worden verzwakt, verhinderd of onderbroken of dat het optimale gebruik van luchtvaartfrequentiebanden in het kader van deze verordening wordt verhinderd;
- (19) „luchtruimontwerp”: een proces dat zorgt voor de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van geavanceerde navigatiemogelijkheden en -technieken, de verbetering van de routenetwerken en bijbehorende sectorindeling, de optimalisering van de luchtruimstructuren en de vergroting van de capaciteit van de ATM-procedures;
- (20) „luchtruimgebruik”: de wijze waarop het luchtruim operationeel wordt gebruikt;
- (21) „vrije luchtcorridor”: een specifiek deel van het luchtruim waarin luchtruimgebruikers hun routes vrij kunnen plannen, zonder verwijzing naar het ATS-routenetwerk, tussen het punt waarop zij dit deel van het luchtruim binnenkomen en het punt waarop zij het weer verlaten;
- (22) „luchtverkeersleidingssector (ATC-sector)”: een gedefinieerd luchtruimvolume waarvoor een team van luchtverkeersleiders op een bepaald ogenblik verantwoordelijk is voor de luchtverkeersleiding (ATC);
- (23) „door de gebruiker gewenste route”: de route die de exploitanten van een luchtvaartuig in de fase van het ontwerp van het luchtruim wensen om aan hun behoeften te kunnen voldoen;
- (24) „sectorconfiguratie”: een regeling waarbij luchtruimsectoren worden gecombineerd om ervoor te zorgen dat de operationele eisen zo goed mogelijk worden vervuld en de beschikbaarheid van het luchtruim wordt geoptimaliseerd;

⁽⁸⁾ Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/2296 van de Commissie van 16 december 2016 tot oprichting van de onafhankelijke deskundigengroep die wordt aangewezen als prestatiebeoordelingsorgaan van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PB L 344 van 17.12.2016, blz. 92).

- (25) „ATS-route”: een specifiek deel van de luchtruimstructuur dat is ontworpen om de verkeersstromen te sturen met het oog op het verlenen van luchtverkeersdiensten (ATS);
- (26) „frequentietoewijzing”: een door een lidstaat gegeven toestemming om onder bepaalde voorwaarden gebruik te maken van een radiofrequentie of radiofrequentiekanaal.

Artikel 3

Onderdelen van het netwerk

1. Met het oog op de toepassing van deze verordening omvat het netwerk de luchthavens, de luchtruimstructuren en hun onderlinge interfaces, en de infrastructuur en de operationele capaciteit van het EATMN die samen ten dienste staan van de civiele en militaire luchtruimgebruikers.
2. Binnen de grenzen van hun respectieve bevoegdheden plannen, ontwerpen, exploiteren en monitoren de operationele belanghebbenden en de Netwerkbeheerder de in lid 1 vermelde netwerkdelen overeenkomstig het in de artikelen 8 en 9 genoemde strategisch netwerkplan en operationeel netwerkplan, teneinde de efficiëntie, interoperabiliteit en connectiviteit van het netwerk te verbeteren en de in de prestatieregeling uiteengezette lokale prestatiedoelen en EU-wijde prestatiedoelen te verwezenlijken.

HOOFDSTUK II

ORGANISATIE EN BEHEER VAN DE NETWERKFUNCTIES

Artikel 4

Aanstelling van de Netwerkbeheerder en taken van de Netwerkbeheerder na zijn aanstelling

1. De Netwerkbeheerder wordt aangesteld op basis van een besluit van de Commissie dat wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004. In dat besluit worden de voorwaarden voor de aanstelling vermeld, met inbegrip van de financiering van de Netwerkbeheerder.
2. De Netwerkbeheerder wordt aangesteld voor minstens twee referentieperioden van de prestatieregeling, zoals uiteengezet in artikel 8 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013⁽⁹⁾ van de Commissie.
3. Een instantie moet aan de volgende voorwaarden voldoen om als Netwerkbeheerder te kunnen worden aangesteld:
 - a) zij heeft haar bekwaamheid en vermogen aangetoond om de in artikel 7 bedoelde taken uit te voeren;
 - b) zij heeft een beschrijving gegeven van de belangrijkste doelstellingen die zij voornemens is te verwezenlijken tijdens haar aanstellingsperiode, en van de wijze waarop zij de goede kwaliteit van haar diensten zal garanderen ten overstaan van de operationele belanghebbenden;
 - c) zij heeft een beschrijving gegeven van de aanpak en de middelen die zij voornemens is te gebruiken en heeft beschreven hoe zij van plan is de taken van de Netwerkbeheerder uit te voeren;
 - d) als zij ook andere activiteiten uitvoert dan die welke relevant zijn voor de uitvoering van de netwerkfuncties, heeft zij aangetoond dat die andere activiteiten onafhankelijk van de in artikel 7 bedoelde taken van de Netwerkbeheerder zullen worden uitgevoerd.
4. Als de Netwerkbeheerder is aangesteld, moet hij:
 - a) door het Agentschap gecertificeerd zijn overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373⁽¹⁰⁾;
 - b) de operationele en technische deskundigheid behouden die nodig is om de in artikel 7 bedoelde taken op onafhankelijke, onpartijdige en kosteneffectieve wijze uit te voeren;

⁽⁹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties (PB L 128 van 9.5.2013, blz. 1).

⁽¹⁰⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

- c) handelen overeenkomstig de bepalingen inzake governance en raadpleging als uiteengezet in de hoofdstukken III en V;
 - d) belangenverstrengeling vermijden;
 - e) bij de uitvoering van zijn taken voldoen aan de relevante wetgeving van de Unie;
 - f) gevoelige gegevens op beveiligde wijze beheren;
 - g) worden vertegenwoordigd door een manager die verantwoordelijk en aansprakelijk is voor de uitvoering van de taken van de Netwerkbeheerder en voor het beheer van zijn menselijke en financiële middelen.
5. De Commissie houdt regelmatig toezicht op de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder en beoordeelt of de Netwerkbeheerder voldoet aan de in leden 3 en 4 van dit artikel vermelde voorwaarden en de in artikel 7 vermelde taken.

Artikel 5

Beoordeling

Uiterlijk na elke referentieperiode van de prestatieregeling beoordeelt de Commissie of de netwerkfuncties effectief zijn uitgevoerd en of de Netwerkbeheerder zijn taken op effectieve wijze vervult, overeenkomstig artikel 4, lid 4.

Artikel 6

Voorwaarden voor intrekking

1. Onder de volgende voorwaarden mag de Commissie de aanstelling als Netwerkbeheerder intrekken:
 - a) niet-naleving van de eisen die vermeld zijn in artikel 4 en in het besluit van de Commissie tot aanstelling van de Netwerkbeheerder;
 - b) ruimschoots en aanhoudend tekortschieten bij het behalen van de prestatiedoelen.
2. Als de aanstelling wordt ingetrokken, zorgt de Netwerkbeheerder voor de vaststelling en uitvoering van passende maatregelen om de continuïteit van de dienstverlening bij de uitvoering van de netwerkfuncties te garanderen tot een andere instantie is aangewezen als Netwerkbeheerder.

Artikel 7

Taken van de Netwerkbeheerder

1. De Netwerkbeheerder ondersteunt de uitvoering van de netwerkfuncties, en zal daartoe:
 - a) het in artikel 8 genoemde strategisch netwerkplan opstellen en bijhouden, overeenkomstig de prestatieregeling en het ATM-masterplan, rekening houdende met het Europese luchtvaartnavigatieplan van de ICAO en de bijbehorende documenten;
 - b) het in artikel 9 genoemde operationele netwerkplan voor de uitvoering van het strategisch netwerkplan opstellen voor de kalenderjaren van de referentieperiode en voor de jaarlijkse, seizoens-, wekelijkse en dagelijkse perioden;
 - c) een geïntegreerde functie voor het ontwerp van het Europese routenetwerk ontwikkelen, organiseren en verrichten, zoals uiteengezet in bijlage I;
 - d) de luchtverkeersstromen en het capaciteitsbeheer coördineren en, via de centrale ATFM-eenheid, ATFM-maatregelen coördineren en uitvoeren, zoals uiteengezet in bijlage II;
 - e) de centrale functie voor de coördinatie van radiofrequenties uitvoeren, zoals vereist krachtens artikel 6, lid 4, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 551/2004 en uiteengezet in bijlage III, met inbegrip van een centraal register waarin alle gegevens over radiofrequentietoewijzingen worden genoteerd;
 - f) de processen voor de toewijzing van radartranspondercodes coördineren, zoals uiteengezet in bijlage IV;

- g) het beheer en de werking van de netwerkfuncties organiseren;
- h) het beheer van netwerkcrisisen coördineren en ondersteunen, overeenkomstig de artikelen 19 en 21; een beroep doen op het EACCC, na raadpleging van de Commissie;
- i) zorgen voor coördinatie van netwerkfuncties met andere ICAO-regio's dan de EUR-regio en met landen die niet deelnemen aan de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder;
- j) het meerjarig werkprogramma van de Netwerkbeheerder en de bijbehorende begroting vaststellen, up-to-date houden en uitvoeren;
- k) een waarschuwings- of alarmsysteem ontwikkelen en toepassen om de Commissie te voorzien van gegevens op basis van de analyse van vluchtplannen, zodat zij toezicht kan houden op de naleving van exploitatieverboden die aan luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd krachtens Verordening (EG) nr. 2111/2005⁽¹¹⁾ van het Europees Parlement en de Raad of op de naleving van andere veiligheids- en beveiligingsmaatregelen, of beide;
- l) door de ICAO gevraagde steun verstrekken voor taken die verband houden met de uitvoering van netwerkfuncties in de EUR-regio van de ICAO, voor zover samenwerkingsregelingen zijn getroffen met de ICAO.

2. De Netwerkbeheerder draagt ook bij tot de permanente verbetering van de netwerkactiviteiten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot de algehele prestaties van het netwerk, met name wat de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling betreft. De Netwerkbeheerder zal met name:

- a) ervoor zorgen dat het strategisch netwerkplan en het operationeel netwerkplan bijdragen tot de verwezenlijking van de EU-wijde doelstellingen en de bijbehorende lokale prestatiedoelen, en toezicht houden op de tenuitvoerlegging van de plannen;
- b) een netwerkprestatieplan opstellen overeenkomstig de prestatieregeling en dit plan, na goedkeuring door de Commissie, uitvoeren;
- c) de samenwerking tussen operationele belanghebbenden bij de ontwikkeling en uitvoering van operationele acties op gang brengen, ondersteunen en coördineren, teneinde te zorgen voor efficiënt gebruik van het beschikbare luchtruim en de beschikbare capaciteit, en de netwerkvertragingen te beperken;
- d) alle initiatieven ter ondersteuning van de ontwikkeling van grensoverschrijdende coördinatie en de verlening van grensoverschrijdende luchtverkeersbeheer- en luchtvaartnavigatiediensten identificeren in het operationeel netwerkplan, en aangeven welke initiatieven bepalend zijn voor de uitvoering van het netwerkprestatieplan;
- e) operationele veiligheidsrisico's op netwerkniveau identificeren, in samenwerking met operationele belanghebbenden, en de bijbehorende risico's voor de veiligheid van het netwerk beoordelen en rapporteren aan het Agentschap;
- f) de operationele belanghebbenden en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten en de Commissie informatie verstrekken over verkeersprognoses en operationele prestatieanalyses in de context van de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling;
- g) steun verstrekken aan de operationele belanghebbenden bij de voorbereiding en tenuitvoerlegging van overgangsplannen voor de ingebruikname van belangrijke verbeteringen van het luchtruim of het ATM-systeem;
- h) procedures voor de toewijzing van ATFM-vertragingen ontwikkelen via coöperatieve besluitvorming en een post-operationeel aanpassingsproces organiseren waarbij de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de luchthavens en de nationale toezichthoudende autoriteiten worden betrokken, teneinde problemen met het meten, classificeren en toewijzen van ATFM-vertragingen op te lossen;
- i) de operationele belanghebbenden steunen bij de tenuitvoerlegging van flexibel luchtruimgebruik overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie.

3. Om de in leden 1 en 2 vermelde taken te vervullen, moet de Netwerkbeheerder:

- a) ervoor zorgen dat er middelen, processen en consequente gegevens voorhanden zijn om het coöperatieve besluitvormingsproces op netwerkniveau te ondersteunen, en erop toezien dat deze gegevens worden gedeeld. Dergelijke gegevens hebben met name betrekking op de verwerking van vluchtplannen, op de Europese systemen voor gegevensbeheer en luchtvaartinformatie die relevant zijn voor de uitvoering van de netwerkfuncties, en op een geïntegreerd elektronisch briefingportaal met onbeperkte toegang voor belanghebbenden, zoals bepaald in artikel 3 bis van Verordening (EG) nr. 551/2004;

⁽¹¹⁾ Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15).

- b) zorgen voor een geconsolideerde en gecoördineerde benadering van alle plannings- en operationele activiteiten van het netwerk, inclusief monitoring en verbetering van de algemene prestaties van het netwerk, teneinde de efficiëntie, interoperabiliteit en connectiviteit van het netwerk te verbeteren;
- c) bijdragen tot wijzigingen van de ICAO-documenten met betrekking tot de netwerkfuncties, overeenkomstig de processen van de Unie;
- d) de operationele belanghebbenden ondersteunen bij het nakomen van hun verplichtingen door luchtverkeersbeheer- of luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS), -systemen en -procedures uit te rollen overeenkomstig het ATM-masterplan, met name de gemeenschappelijke projecten die zijn opgezet overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013⁽¹²⁾ van de Commissie;
- e) de Commissie en de uitrolbeheerder als bedoeld in artikel 9 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 helpen bij het opzetten, vaststellen en uitvoeren van de gemeenschappelijke projecten overeenkomstig artikel 5 van die verordening;
- f) samenwerkingsregelingen sluiten met de uitrolbeheerder, overeenkomstig artikel 9, lid 7, onder a), en artikel 12, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013;
- g) toezicht houden op de prestaties van de infrastructuur die relevant is voor de uitvoering van de netwerkfuncties, namelijk:
 - i) het bereik van navigatiesystemen op de grond, ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging en werking van navigatietoepassingen;
 - ii) het bereik van navigatiesystemen in de ruimte, ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging en werking van navigatietoepassingen op basis van de informatie die wordt verstrekt door:
 - a) het Galileo-referentiecentrum (GRC) voor de basisconstellaties van het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GNSS);
 - b) de EGNOS-dienstverlener (European Geostationary Navigation Overlay Service);
 - iii) surveillance-ondervragingscodes en avionica;
 - iv) datalinkcommunicatie;
 - v) systemen voor het vermijden van botsingen in de lucht (Airborne Collision Avoidance Systems, ACAS);
 - vi) hoogtemeting in de lucht;
- h) zorgen voor de ontwikkeling, organisatie en verlening van door de operationele belanghebbenden benodigde gemeenschappelijke netwerkondersteunende diensten met betrekking tot de netwerkfuncties, die op centrale wijze worden verricht met het oog op de operationele prestaties van het netwerk en om redenen van kosteneffectiviteit, namelijk:
 - i) het ATM-berichtencentrum;
 - ii) de dienst voor beheer van netwerkadressen;
- i) entiteiten ondersteunen die zijn belast met het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart of met de analyse van voorvallen, zoals bepaald in Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹³⁾, als zij om dergelijke bijstand verzoeken;

⁽¹²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 inzake de definitie van gemeenschappelijke projecten, de vaststelling van governance en de identificatie van stimulansen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer (PB L 123 van 4.5.2013, blz. 1).

⁽¹³⁾ Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35).

- j) operationele gegevens uitwisselen met operationele belanghebbenden overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EG) nr. 550/2004;
 - k) alle in de bijlagen I tot en met VI geïdentificeerde gegevens verzamelen, consolideren, analyseren en op verzoek verstrekken aan de Commissie, het Agentschap en het prestatiebeoordelingsorgaan.
4. De Netwerkbeheerder antwoordt op ad-hocverzoeken van de Commissie, de lidstaten of het Agentschap om informatie, advies, analyse of soortgelijke ondersteunende taken die verband houden met de diverse functies.

Artikel 8

Strategisch netwerkplan

1. De Netwerkbeheerder zorgt voor de vaststelling en actualisering van het strategisch netwerkplan, in samenhang met het ATM-masterplan en op basis van coöperatieve besluitvorming. Het strategisch netwerkplan vormt de leidraad voor de langetermijnontwikkeling van het netwerk, moet zijn afgestemd op de referentieperioden van de prestatieregeling en moet samenvallen met de aanstellingsperiode van de Netwerkbeheerder.
2. Het strategisch netwerkplan wordt opgesteld volgens het model in bijlage V. Het wordt bekrachtigd door de netwerkbeheerraad en goedgekeurd door de Commissie, na raadpleging van de lidstaten.
3. Het strategisch netwerkplan is erop gericht de in de prestatieregeling gestelde prestatiedoelstellingen voor de netwerkfuncties te bereiken.
4. Het strategisch netwerkplan wordt minstens twaalf maanden vóór het begin van elke referentieperiode geactualiseerd.

Artikel 9

Operationeel netwerkplan

1. In samenwerking met de operationele belanghebbenden stelt de Netwerkbeheerder een gedetailleerd operationeel netwerkplan op om het strategisch netwerkplan op korte en middellange termijn via coöperatieve besluitvorming ten uitvoer te leggen op operationeel niveau.
2. Het operationeel netwerkplan heeft betrekking op de kalenderjaren van de referentieperiode en van de jaarlijkse perioden, met inbegrip van de daarin vervatte operationele acties.
3. Het operationeel netwerkplan bevat de in bijlage VI vermelde informatie en moet worden goedgekeurd door de netwerkbeheerraad.
4. Het operationeel netwerkplan omvat met name:
 - a) operationele prestatievereisten voor het netwerk en lokale referentiewaarden van ATFM-vertraging met het oog op het leveren van een bijdrage tot de verwezenlijking van de EU-wijde prestatiedoelstellingen;
 - b) operationele acties die bijdragen tot de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen voor de hele Unie en de lokale prestatiedoelen in de prestatieregeling voor de kalenderjaren van de referentieperiode en de jaarlijkse, seizoens-, wekelijkse en dagelijkse perioden, rekening houdende met de meest recente verkeersprognose en de evolutie daarvan.
5. Het operationeel netwerkplan bevat operationele acties met betrekking tot alle netwerkfuncties en militaire eisen, als deze eisen door de lidstaten worden verstrekt. Die operationele acties worden vastgesteld op basis van coöperatieve besluitvorming en hun onderlinge samenhang wordt beoordeeld door de Netwerkbeheerder.
6. Als de Netwerkbeheerder vaststelt dat operationele beperkingen en knelpunten verhinderen dat de EU-wijde prestatiedoelstellingen en de lokale prestatiedoelstellingen worden gehaald, stelt hij aanvullende operationele acties voor. Dergelijke acties worden vastgesteld op basis van coöperatieve besluitvorming.
7. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten zien erop toe dat hun plannen zijn afgestemd op het operationeel netwerkplan, en voeren de in lid 4, onder b), bedoelde operationele acties uit.
8. De Netwerkbeheerder actualiseert regelmatig, en minstens om de zes maanden, het operationeel netwerkplan.

*Artikel 10***Corrigerende maatregelen**

1. Als de op basis van coöperatieve besluitvorming overeengekomen prestatieniveaus niet worden bereikt, of als de in artikel 9, lid 4, onder b), bedoelde operationele acties niet worden uitgevoerd, zal de Netwerkbeheerder, als onderdeel van de uitvoering van zijn taken en onverminderd de bevoegdheden van de lidstaten, corrigerende maatregelen voorstellen die door de operationele belanghebbenden moeten worden genomen. Daarbij raadpleegt hij eerst de operationele belanghebbenden die deze maatregelen moeten nemen, vervolgens dient hij het voorstel voor corrigerende maatregelen ter bespreking in bij de in artikel 18, lid 2, bedoelde operationele werkgroep en ten slotte moet het voorstel worden goedgekeurd door de netwerkbeheerraad. De operationele belanghebbenden die deze maatregelen moeten nemen, voeren ze uit of stellen de netwerkbeheerraad in kennis van de redenen waarom ze ze niet zullen uitvoeren.
2. De Netwerkbeheerder stelt de lidstaten en de nationale toezichhoudende autoriteit die verantwoordelijk is voor het toezicht op de operationele belanghebbende die de maatregelen moet nemen in kennis van de inhoud van de maatregel en van alle aspecten in verband met wijzigingen van de operationele prestaties.
3. De lidstaten stellen de Commissie en de Netwerkbeheerder onmiddellijk in kennis als hun verantwoordelijkheden verhinderen dat de corrigerende maatregelen worden uitgevoerd of als de uitvoering ervan leidt tot ongerijmdheden met de prestatieplannen.
4. De Netwerkbeheerder zorgt voor de opstelling en actualisering van een register van operationele acties en corrigerende maatregelen die niet zijn uitgevoerd door de operationele belanghebbenden, met vermelding van de redenen daarvoor, en stelt de Commissie daarvan in kennis.

*Artikel 11***Betrekkingen met operationele belanghebbenden**

1. Om de algehele prestaties van het netwerk te monitoren en te verbeteren, sluit de Netwerkbeheerder passende werkregelingen met de operationele belanghebbenden, overeenkomstig artikel 17.
2. De Netwerkbeheerder en operationele belanghebbenden coördineren de ontwikkeling en de uitrol van de instrumenten en systemen die nodig zijn voor de uitvoering van de netwerkfuncties teneinde te voldoen aan de eisen van artikel 3, lid 2.
3. De operationele belanghebbenden zien erop toe dat de operationele acties die op lokaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken ten uitvoer worden gelegd, verenigbaar zijn met de maatregelen die via het proces van coöperatieve besluitvorming zijn genomen.
4. De operationele belanghebbenden verstrekken de Netwerkbeheerder de in de bijlagen I tot en met VI vermelde relevante gegevens en houden zich daarbij aan de termijnen en eisen die op basis van coöperatieve besluitvorming zijn vastgesteld.

*Artikel 12***Betrekkingen met de lidstaten**

1. Bij de uitvoering van zijn taken houdt de Netwerkbeheerder rekening met de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim en met hun verantwoordelijkheden inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensie.
2. De lidstaten blijven verantwoordelijk voor de gedetailleerde ontwikkeling, goedkeuring en oprichting van de luchtruimstructuren met betrekking tot het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.
3. Wanneer de autoriteiten van de lidstaten betrokken zijn bij operationele kwesties in verband met de netwerkfuncties, met name de coördinatie van schaarse middelen als bedoeld in artikel 1, lid 2, onder c), dan raadpleegt de Netwerkbeheerder de lidstaten in het kader van het proces van coöperatieve besluitvorming en passen de lidstaten de resultaten van dit proces toe op nationaal niveau.

*Artikel 13***Betrekkingen met functionele luchtruimblokken**

1. De Netwerkbeheerder zorgt voor nauwe samenwerking en coördinatie met verleners van luchtvaartnavigatiediensten op het niveau van functionele luchtruimblokken, met name met betrekking tot strategische planning en tactisch dagelijks beheer van verkeersstromen en capaciteit.

2. In nauwe samenwerking met verleners van luchtvaartnavigatiediensten op het niveau van de functionele luchtruimblokken stelt de Netwerkbeheerder geharmoniseerde processen, procedures en interfaces vast om de operationele connectiviteit tussen functionele luchtruimblokken te vergemakkelijken.
3. De lidstaten die samenwerken in een functioneel luchtruimblok trachten geconsolideerde standpunten over de in artikel 21, lid 2, bedoelde strategische kwesties met betrekking tot de netwerkfuncties te formuleren.
4. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten die samenwerken in een functioneel luchtruimblok trachten geconsolideerde standpunten te formuleren ter ondersteuning van coöperatieve besluitvorming.

Artikel 14

Civiel-militaire samenwerking

1. De lidstaten zorgen voor passende betrokkenheid van de nationale militaire autoriteiten bij alle activiteiten die verband houden met de uitvoering van de netwerkfuncties.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat de militaire verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de militaire luchtvaartgebruikers op passende wijze worden vertegenwoordigd in de raadplegingsprocessen en werkregelingen die zijn vastgesteld door de Netwerkbeheerder.
3. De Netwerkbeheerder zorgt voor passende regelingen om coördinatie met de nationale militaire autoriteiten en andere relevante militaire instanties, met inbegrip van het Europees Defensieagentschap (EDA), mogelijk te maken en te ondersteunen. Die coördinatie omvat alle met de uitvoering van de netwerkfuncties verband houdende aspecten die gevolgen hebben voor militaire activiteiten.
4. De uitvoering van ERDN- en ATFM-functies laat de reserveringen of beperkingen van luchtruimvolumes voor exclusief of specifiek gebruik door de lidstaten onverlet. De Netwerkbeheerder stimuleert en coördineert de beschikbaarheid van voorwaardelijke routes door deze volumes en zorgt ervoor dat gemakkelijk rekening kan worden gehouden met militaire noden en reacties op crisissen.

HOOFDSTUK III

BEHEER VAN DE NETWERKFUNCTIES

Artikel 15

Coöperatieve besluitvorming

1. De lidstaten en de operationele belanghebbenden voeren de netwerkfuncties uit met steun van de Netwerkbeheerder, via coöperatieve besluitvorming; dit omvat de volgende elementen:
 - a) het bij artikel 16 geregelde raadplegingsproces;
 - b) de bij artikel 17 geregelde gedetailleerde werkregelingen en operationele processen.
2. De Netwerkbeheerder helpt de netwerkbeheerraad bij het vaststellen van maatregelen die verband houden met het beheer van de in artikel 18 bedoelde netwerkfuncties.
3. Als de acties van de Netwerkbeheerder worden betwist door een of meer operationele belanghebbenden, legt de Netwerkbeheerder de kwestie ter beslechting voor aan de netwerkbeheerraad.

Artikel 16

Raadplegingsproces

1. De Netwerkbeheerder stelt een proces vast voor passende en regelmatige raadpleging van de in artikel 1, lid 3, bedoelde belanghebbende partijen.
2. De raadpleging heeft betrekking op de in artikel 17 geregelde gedetailleerde operationele werkregelingen en -processen, het strategisch netwerkplan, het operationeel netwerkplan, het netwerkprestatieplan, de voortgang bij de uitvoering van de plannen, verslagen aan de Commissie en operationele kwesties.

3. De Netwerkbeheerder past het raadplegingsproces aan aan de behoeften van de individuele netwerkfuncties. Om kwesties van regelgevende aard te kunnen behandelen, worden waar nodig de autoriteiten van de lidstaten bij het raadplegingsproces betrokken.
4. Wanneer operationele belanghebbenden beweren dat onvoldoende rekening werd gehouden met hun standpunt over een specifieke kwestie, wordt deze kwestie eerst voorgelegd aan de Netwerkbeheerder voor verdere bespreking. Wanneer de kwestie niet op deze manier kan worden opgelost, wordt zij ter beslechting doorverwezen naar de netwerkbeheerraad.

Artikel 17

Werkregelingen en operationele processen

1. De Netwerkbeheerder stelt gedetailleerde werkregelingen vast met operationele belanghebbenden, lidstaten, derde landen in de zin van artikel 24, lid 1, en geassocieerde landen, voor zover van toepassing, alsook processen voor de planning en operationele aspecten van de uitvoering van de netwerkfuncties, met name rekening houdende met de specifieke kenmerken en eisen van de individuele netwerkfuncties, zoals gespecificeerd in de bijlagen I tot en met IV.
2. De Netwerkbeheerder ziet erop toe dat de gedetailleerde werkregelingen en operationele processen regels bevatten voor kennisgeving van de uit coöperatieve besluitvorming voortvloeiende corrigerende maatregelen aan de in artikel 1, lid 3, bedoelde belanghebbende partijen.
3. Die gedetailleerde werkregelingen en operationele processen moeten voldoen aan de eisen inzake scheiding tussen dienstverlening en toezicht, zoals bepaald in artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004.

Artikel 18

De netwerkbeheerraad

1. De netwerkbeheerraad heeft de volgende taken:
 - a) het ontwerp van het strategisch netwerkplan bekrachtigen;
 - b) de operationele netwerkplannen goedkeuren;
 - c) de in artikel 10 bedoelde voorstellen voor corrigerende maatregelen goedkeuren;
 - d) de specificaties voor de raadplegingsprocessen, de gedetailleerde werkregelingen en processen voor de in de artikelen 15 en 17 bedoelde operationele netwerkfuncties en het in artikel 7, lid 2, onder h), bedoelde proces voor post-operationele aanpassingen goedkeuren;
 - e) het reglement van orde en het werkprogramma van het bij artikel 19, lid 5, opgerichte Europees crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart goedkeuren;
 - f) toezicht houden op de voortgang bij de uitvoering van het strategisch netwerkplan, het operationeel netwerkplan en het netwerkprestatieplan als bedoeld in artikel 7, lid 2, onder b), en handelen naar aanleiding van eventuele afwijkingen van de oorspronkelijke plannen;
 - g) toezicht houden op de raadpleging van operationele belanghebbenden;
 - h) toezicht houden op de activiteiten in verband met het beheer van de netwerkfuncties en de prestaties bij de uitvoering van de taken van de Netwerkbeheerder, met inbegrip van de kwaliteit van de diensten die de Netwerkbeheerder verleent aan operationele belanghebbenden;
 - i) toezicht houden op de activiteiten van de Netwerkbeheerder in verband met netwerkcrisissen;
 - j) het in artikel 22, lid 3, bedoelde jaarverslag goedkeuren;
 - k) een oplossing zoeken voor de in artikel 15, lid 3, en artikel 16, lid 4, bedoelde kwesties die niet op het niveau van de individuele netwerkfunctie zijn opgelost;
 - l) de jaarbegroting van de Netwerkbeheerder bekrachtigen;
 - m) het intern reglement van de netwerkbeheerraad goedkeuren;
 - n) het werkprogramma zoals bedoeld in artikel 7, lid 1, onder j), goedkeuren en toezicht houden op de uitvoering ervan;

- o) het netwerkprestatieplan zoals bedoeld in artikel 7, lid 2, onder b), bekrachtigen;
 - p) advies geven over mogelijke aanvullende functies die kunnen worden toegeschreven aan de Netwerkbeheerder, in toepassing van artikel 6, lid 3, of artikel 6, lid 4, onder c), van Verordening (EG) nr. 551/2004;
 - q) aanbevelingen geven met het oog op het toezicht op de prestaties van de in artikel 7, lid 3, onder g), bedoelde infrastructuur, met inbegrip van de bijbehorende kostenbatenanalyses;
 - r) advies geven over de ontwikkeling en verlening van gemeenschappelijke ondersteunende netwerkdiensten, zoals bedoeld in artikel 7, lid 3, onder h), met inbegrip van de bijbehorende kostenbatenanalyses;
 - s) de in artikel 7, lid 1, onder l), artikel 7, lid 3, onder f), en artikel 24 bedoelde samenwerkingsregelingen goedkeuren;
 - t) advies geven over de aanstelling van de Netwerkbeheerder, zoals bedoeld in artikel 4, lid 4, onder g).
2. De netwerkbeheerraad zet werkgroepen op om zijn werkzaamheden te ondersteunen, met name een operationele werkgroep, die is samengesteld uit de operationele directeurs van de operationele belanghebbenden.
3. De netwerkbeheerraad bestaat uit de volgende stemgerechtigde leden:
- a) één vertegenwoordiger van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten per opgericht luchtruimblok of luchtruimblok in oprichting, met in totaal vier stemmen voor alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
 - b) vier vertegenwoordigers van de commerciële en niet-commerciële civiele luchtruimgebruikers;
 - c) twee vertegenwoordigers van de luchthavenexploitanten;
 - d) twee vertegenwoordigers van de militaire verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de militaire luchtruimgebruikers.
4. De netwerkbeheerraad bestaat uit de volgende niet-stemgerechtigde leden:
- a) de voorzitter van de netwerkbeheerraad;
 - b) één vertegenwoordiger van de Commissie;
 - c) de manager van de Netwerkbeheerder, zoals bedoeld in artikel 4, lid 4, onder g);
 - d) de voorzitter van de operationele werkgroep, zoals bedoeld in lid 2;
 - e) twee vertegenwoordigers van verleners van luchtvaartnavigatiediensten van geassocieerde landen die deelnemen aan de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder;
 - f) één vertegenwoordiger van Eurocontrol.
5. Ieder lid van de netwerkbeheerraad heeft een plaatsvervanger.
6. De Commissie benoemt de voorzitter van de netwerkbeheerraad op basis van zijn of haar technische bekwaamheid en deskundigheid, en op voorstel van de stemgerechtigde leden van de netwerkbeheerraad. Zij benoemt ook twee stemgerechtigde leden tot vicevoorzitter.
7. De Commissie benoemt de stemgerechtigde leden en hun plaatsvervangers, als bedoeld in lid 3, onder a), op voorstel van hun organisaties. Zij benoemt de stemgerechtigde leden en hun plaatsvervangers, als bedoeld in lid 3, onder b) en c), op voorstel van hun respectieve Europese representatieve instanties. Zij benoemt de stemgerechtigde leden en hun plaatsvervangers, als bedoeld in lid 3, onder d), op voorstel van het EDA. Zij benoemt de niet-stemgerechtigde leden, als bedoeld in lid 4, onder e), op voorstel van Eurocontrol, op basis van een rouleringssysteem waarbij elk geassocieerd land om beurt wordt benoemd, en op basis van de operationele behoeften op het tijdstip van de benoeming.
8. De Commissie kan waarnemers en onafhankelijke deskundigen aanstellen als adviseurs; deze adviseurs nemen ten persoonlijke titel zitting en vertegenwoordigen een breed scala aan vakgebieden die verband houden met alle netwerkfuncties.

9. De in lid 4, onder a), en b), genoemde leden hebben het recht voorstellen te verwerpen die gevolgen hebben voor:
- a) de verenigbaarheid van de activiteiten van de netwerkbeheerraad met de doelstellingen van deze verordening;
 - b) de onpartijdigheid en gelijkheid bij de uitvoering van de netwerkfuncties.
10. De in lid 1, onder a) tot en met e), j), l) tot en met o), en s), bedoelde besluiten worden bij eenvoudige meerderheid van stemmen door de netwerkbeheerraad genomen.
11. De netwerkbeheerraad wordt door de voorzitter in vergadering bijeengeroepen. De netwerkbeheerraad houdt ten minste drie gewone vergaderingen per jaar. Daarnaast komt de netwerkbeheerraad bijeen op verzoek van de voorzitter of de Commissie. De Netwerkbeheerder verzorgt het secretariaat voor de netwerkbeheerraad en de voorzitter.
12. De Netwerkbeheerder verstrekt de middelen die nodig zijn voor de oprichting en werking van de netwerkbeheerraad en de werkgroepen.

HOOFDSTUK IV

BEHEER VAN NETWERKCRISISSEN

Artikel 19

Europees crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart

1. Het beheer van netwerkcrisisen wordt ondersteund door de oprichting van een Europees crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart (European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC). Het EACCC draagt via zijn werkzaamheden bij tot de coördinatie van de reacties op netwerkcrisisen.
2. Elk van de volgende entiteiten heeft één permanent lid in het EACCC:
- a) een lidstaat die hiertoe gemachtigd is door alle lidstaten;
 - b) de Commissie;
 - c) het Agentschap;
 - d) Eurocontrol;
 - e) de Netwerkbeheerder;
 - f) het leger;
 - g) de verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
 - h) de luchthavenexploitanten;
 - i) de luchttruimgebruikers.

De Commissie benoemt die leden en hun plaatsvervangers. De benoeming gebeurt op voorstel van:

- (1) de lidstaten, in het in de eerste alinea, onder a), bedoelde geval;
- (2) het Agentschap, Eurocontrol en de Netwerkbeheerder, in de in de eerste alinea, onder c), d) en e), bedoelde gevallen;
- (3) het EDA, in het in de eerste alinea, onder f), bedoelde geval;
- (4) de respectieve Europese representatieve instanties, in de in de eerste alinea, onder g), h) en i), bedoelde gevallen.

3. Elke lidstaat wijst een contactpunt (nationaal contactpunt) aan en een alternatief voor het EACCC, en faciliteert hun toegang tot relevante informatie in nationale structuren voor crisisbeheer; dit is niet beperkt tot de luchtvaart. Het nationale contactpunt voert zijn taken uit in overeenstemming met het reglement van het EACCC.

4. Het EACCC mag, geval per geval en al naargelang de aard van de specifieke crisis, deskundigen inschakelen om bijstand te verlenen bij de formulering van zijn reacties op de crisis.
5. Het EACCC dient zijn reglement en wijzigingen daarvan ter goedkeuring in bij de netwerkbeheerraad, overeenkomstig artikel 18, lid 1, onder e).
6. De Netwerkbeheerder stelt de middelen ter beschikking die nodig zijn voor de oprichting en werking van het EACCC.

Artikel 20

Verantwoordelijkheden van de Netwerkbeheerder

Indien nodig zal de Netwerkbeheerder, met de steun van het EACCC:

- a) de reacties op netwerkcrisisen coördineren, onder meer via nauwe samenwerking met overeenkomstige structuren in de lidstaten;
- b) de activering en coördinatie van rampenplannen op het niveau van de lidstaten ondersteunen, met name via het netwerk van nationale contactpunten;
- c) beperkende maatregelen op netwerkniveau voorbereiden, teneinde te garanderen dat tijdig wordt gereageerd op netwerkcrisisen en dat de permanente en veilige werking van het netwerk wordt beschermd en gegarandeerd. Daartoe moet de Netwerkbeheerder, op onafhankelijke wijze:
 - i) 24 uur per dag toezicht houden op de toestand van het netwerk met het oog op de detectie van netwerkcrisisen;
 - ii) zorgen voor effectief beheer en effectieve verspreiding van informatie door nauwkeurige, tijdige en consequente gegevens te verspreiden om de lidstaten en operationele belanghebbenden te steunen in hun besluiten over mogelijke reacties op netwerkcrisisen en/of om de gevolgen van dergelijke crisisen voor het netwerk te beperken;
 - iii) de georganiseerde verzameling en gecentraliseerde opslag van die gegevens faciliteren;
- d) de Commissie, het Agentschap of de lidstaten wijzen op mogelijkheden voor aanvullende steun voor het inperken van de netwerkcrisis, met inbegrip van het leggen van contacten met exploitanten van andere vervoerswijzen die intermodale oplossingen kunnen aanbieden;
- e) toezicht houden op en verslag uitbrengen over het herstel en de weerbaarheid van het netwerk;
- f) een overeengekomen programma van crisisoefeningen organiseren, faciliteren en uitvoeren, samen met de lidstaten en de operationele belanghebbenden, om te anticiperen op echte netwerkcrisisen;
- g) een werkprogramma en een register van risico's opstellen, ten uitvoer leggen en monitoren.

HOOFDSTUK V

RAADPLEGING VAN LIDSTATEN, MONITORING, RAPPORTERING EN TOEZICHT

Artikel 21

Kennisgeving aan en raadpleging van de lidstaten

1. De Netwerkbeheerder houdt de Commissie regelmatig op de hoogte van de voortgang bij de tenuitvoerlegging van de netwerkfuncties en de genomen maatregelen. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van die voortgang en maatregelen.
2. De Commissie raadpleegt de lidstaten over de strategische aspecten van de netwerkfuncties en houdt rekening met hun standpunt.

Die aspecten omvatten:

- a) de algemene prestaties van het netwerk;
- b) de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen door de Netwerkbeheerder, zoals bedoeld in artikel 10;

- c) de benoeming van de voorzitter en de leden van de netwerkbeheerraad;
- d) het ontwerp van het strategisch netwerkplan, en met name de doelstellingen van dit plan in een vroeg stadium;
- e) het ontwerp van het strategisch netwerkplan;
- f) het ontwerp van de jaarbegroting van de Netwerkbeheerder;
- g) het jaarverslag van de Netwerkbeheerder;
- h) het ontwerp van het reglement van het EACCC;
- i) de specificaties voor de raadplegingsprocessen en de gedetailleerde werkregelingen en operationele processen als bedoeld in de artikelen 16 en 17;
- j) de in artikel 12, lid 3, bedoelde kwesties die niet op het niveau van de individuele netwerkfunctie zijn opgelost;
- k) de in artikel 10, lid 3, bedoelde gevallen;
- l) de in artikel 5 bedoelde beoordeling;
- m) de ontwikkeling en uitvoering van monitoringtaken in verband met ATM/CNS-infrastructuur en van gemeenschappelijke ondersteunende netwerkdiensten in verband met de uitvoering van de netwerkfuncties, met inbegrip van de bijbehorende kostenbatenanalyses en begroting.

De raadpleging over de tweede alinea, onder a), vindt regelmatig plaats.

Artikel 22

Monitoring en rapportering

1. De Netwerkbeheerder stelt een proces vast van permanent toezicht op:
 - a) de operationele netwerkprestaties;
 - b) de maatregelen van operationele belanghebbenden en lidstaten en de resultaten daarvan;
 - c) de effectiviteit en efficiëntie van de coöperatieve besluitvorming bij de uitvoering van elke functie;
 - d) de kwaliteit van zijn diensten aan operationele belanghebbenden, op basis van specifieke indicatoren.
2. Het permanente toezicht heeft als doel mogelijke afwijkingen van het strategisch netwerkplan en het operationeel netwerkplan vast te stellen. De operationele belanghebbenden steunen de Netwerkbeheerder in dit proces door gegevens te verstrekken.
3. De Netwerkbeheerder dient jaarlijks bij de Commissie, de netwerkbeheerraad en het Agentschap een verslag in over de maatregelen die zijn genomen om zijn taken te vervullen en over aanbevelingen om netwerkproblemen op te lossen. Dit verslag heeft betrekking op individuele netwerkfuncties en op de algehele situatie van het netwerk, de tenuitvoerlegging van het strategisch netwerkplan, het operationeel netwerkplan en het netwerkprestatieplan, en de verwezenlijking van de doelstellingen van de Netwerkbeheerder die de kwaliteit van zijn diensten aan de operationele belanghebbenden garanderen. De Commissie maakt het verslag over aan de lidstaten.

Artikel 23

Toezicht op de Netwerkbeheerder

De Commissie houdt toezicht op de Netwerkbeheerder om te garanderen dat de eisen van deze verordening en andere wetgeving van de Unie, met name Verordening (EG) nr. 2150/2005, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013⁽¹⁴⁾, Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 en de overeenkomstig die verordening opgezette gemeenschappelijke projecten worden nageleefd. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van het resultaat van het toezicht.

⁽¹⁴⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (PB L 128 van 9.5.2013, blz. 31).

HOOFDSTUK VI

BETREKKINGEN MET DERDE LANDEN*Artikel 24***Deelname van derde landen aan de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder**

1. Derde landen nemen deel aan de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder overeenkomstig de wetgeving van de Unie, zoals bepaald in met de Unie gesloten overeenkomsten.
2. Geassocieerde landen en hun operationele belanghebbenden kunnen bijdragen tot de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder.
3. De Netwerkbeheerder mag samenwerkingsregelingen sluiten met verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gevestigd zijn in andere dan de in de leden 1 en 2 bedoelde landen binnen de EUR-, NAT-, AFI- en MID-regio's van de ICAO voor zover deze landen deelnemen aan een functioneel luchtruimblok of voor zover hun deelname directe gevolgen heeft voor de prestatie van het netwerk, en teneinde te zorgen voor passende regionale interoperabiliteit en connectiviteit.
4. Om de uitvoering van de netwerkfuncties en de prestaties van het netwerk te verbeteren, mag de Netwerkbeheerder ook samenwerkingsregelingen sluiten met verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gevestigd zijn in landen in andere dan de in lid 3 vermelde ICAO-regio's, met het oog op de uitwisseling van gegevens over netwerkfuncties.

HOOFDSTUK VII

FINANCIERING EN BEGROTING*Artikel 25***Financiering en begroting van de Netwerkbeheerder**

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om de aan de Netwerkbeheerder toevertrouwde taken te financieren op basis van luchtvaartnavigatieheffingen.
2. De Netwerkbeheerder stelt zijn kosten op duidelijke en transparante wijze vast.
3. De Netwerkbeheerder stelt zijn begroting vast; deze moet:
 - a) passend zijn om te voldoen aan de prestatiedoelstellingen overeenkomstig het in artikel 7, lid 2, onder b), bedoelde netwerkprestatieplan;
 - b) passend zijn om zijn in artikel 7, lid 1, onder j), bedoelde werkprogramma ten uitvoer te leggen;
 - c) in een afzonderlijke boekhouding worden opgenomen als de instantie die als Netwerkbeheerder is aangewezen andere dan de in artikel 7 bedoelde activiteiten uitvoert.

HOOFDSTUK VIII

SLOTBEPALINGEN*Artikel 26***Intrekking**

Verordening (EU) nr. 677/2011 wordt ingetrokken.

*Artikel 27***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2020.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 24 januari 2019.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE I

DE FUNCTIE „ONTWERP VAN HET EUROPESE ROUTENETWERK”

DEEL A

Doel en toepassingsgebied

1. De functie „ontwerp van het Europese routenetwerk” (ERND) heeft tot doel:
 - a) een plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk op te stellen en uit te voeren, met het oog op de veilige en efficiënte exploitatie van het luchtverkeer, rekening houdende de gevolgen voor het milieu;
 - b) in het kader van het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk de ontwikkeling te faciliteren van een luchtruimstructuur die zorgt voor het vereiste niveau van veiligheid, capaciteit, flexibiliteit, paraatheid, milieuprestaties en naadloze verlening van snelle luchtvaartnavigatiediensten, rekening houdende met de beveiligings- en defensiebehoeften;
 - c) te zorgen voor de regionale connectiviteit en interoperabiliteit van het Europese routenetwerk binnen de EUR-regio van de ICAO en met aangrenzende ICAO-regio's.
2. Het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk is een plan in ontwikkeling dat door de Netwerkbeheerder is opgesteld in samenwerking met de lidstaten en de operationele belanghebbenden. Het plan omvat de resultaten van de operationele activiteiten van de Netwerkbeheerder met betrekking tot routeontwerp op korte en middellange termijn, overeenkomstig de richtsnoeren van het strategisch netwerkplan. Het heeft betrekking op alle elementen die nodig zijn om te garanderen dat het Europese luchtruim wordt ontworpen als één entiteit en het moet voldoen aan de EU-wijde prestatiedoelstellingen die in de prestatieregeling zijn vastgesteld voor de Netwerkbeheerder.
3. Het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk vormt het deel van het operationeel netwerkplan dat specifiek betrekking heeft op het ontwerp van het Europese routenetwerk en bevat gedetailleerde regels voor de uitvoering van het gedeelte van het strategisch netwerkplan dat betrekking heeft op het ontwerp van het Europese routenetwerk.
4. Het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk omvat:
 - a) gemeenschappelijke algemene beginselen, aangevuld met technische specificaties voor het ontwerp van het luchtruim;
 - b) militaire eisen voor het gebruik van het luchtruim;
 - c) het Europees routenetwerk en, voor zover haalbaar, luchtruimstructuren met vrije luchtcorridors die ontworpen zijn om tegemoet te komen aan alle gebruikersbehoeften, met nadere informatie over alle wijzigingen van het luchtruimontwerp;
 - d) regels inzake het gebruik en de beschikbaarheid van het routenetwerk en de vrije luchtcorridors;
 - e) de indeling van het luchtruim in luchtverkeersleidingssectoren, ter ondersteuning van het ATS-luchtruim;
 - f) procedures voor het beheer van het luchtruim;
 - g) een gedetailleerd tijdschema voor de opstelling van wijzigingen van het luchtruimontwerp;
 - h) de kalender voor een gemeenschappelijke publicatie- en implementatiecyclus voor de wijzigingen van luchtruimstructuren en gebruiksregels, aan de hand van het operationeel netwerkplan;
 - i) een overzicht van de huidige en verwachte netwerksituatie, met inbegrip van verwachte prestaties op basis van actuele en overeengekomen plannen voor het ontwerp van het luchtruim.

DEEL B

Procedure voor de opstelling van het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk

1. De Netwerkbeheerder, de lidstaten, de luchtruimgebruikers en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, individueel handelend of als onderdeel van een functioneel luchtruimblok, ontwikkelen het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk op basis van coöperatieve besluitvorming, als bedoeld in artikel 15. Zij passen de in deel C van deze bijlage uiteengezette beginselen inzake luchtruimontwerp toe.

2. De coöperatieve besluitvorming verloopt volgens gedetailleerde werkregelingen en operationele processen die op deskundigenniveau moeten worden vastgesteld door de Netwerkbeheerder, met inbegrip van de civiel-militaire dimensie. Die werkregelingen worden opgesteld na raadpleging van alle belanghebbenden. De werkafspraken vinden regelmatig plaats, al naargelang de behoeften van de functie „ontwerp van het Europese routenetwerk”.
3. Om passende connectiviteit van het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk te garanderen, betrekken de Netwerkbeheerder en de lidstaten derde landen bij het proces van coöperatieve besluitvorming, overeenkomstig artikel 24. Er wordt gezorgd voor passende samenwerking tussen enerzijds de Netwerkbeheerder en zijn gedetailleerde werkregelingen op deskundigenniveau, ter ondersteuning van de ontwikkeling van het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk, en anderzijds de relevante ICAO-werkregelingen op deskundigenniveau die betrekking hebben op verbeteringen van het routenetwerk aan de interface.
4. De projecten voor luchtruimontwerp moeten verenigbaar en samenhangend zijn met het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk. Minstens de volgende wijzigingen van projecten moeten worden gecontroleerd op verenigbaarheid en moeten worden gemeld aan de Netwerkbeheerder:
 - a) wijzigingen van de alignering van routes;
 - b) wijzigingen van de richting van routes;
 - c) wijzigingen van het doel van routes;
 - d) beschrijvingen van vrije luchtcorridors, inclusief de bijbehorende gebruiksregels;
 - e) regels voor het gebruik en de beschikbaarheid van routes;
 - f) wijzigingen van de verticale of horizontale sectorgrens;
 - g) toevoeging of schrapping van belangrijke punten;
 - h) wijzigingen in het grensoverschrijdende gebruik van het luchtruim;
 - i) wijzigingen van de coördinaten van belangrijke punten;
 - j) wijzigingen die gevolgen hebben voor de gegevensoverdracht;
 - k) wijzigingen die gevolgen hebben voor gegevens die in luchtvaartgidsen worden gepubliceerd;
 - l) wijzigingen die gevolgen hebben voor brieven houdende overeenstemming over het ontwerp en gebruik van het luchtruim.
5. Het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk wordt tijdens de uitvoering ervan permanent beoordeeld, teneinde rekening te houden met nieuwe of veranderende eisen met betrekking tot het luchtruim. Tijdens die beoordeling wordt gezorgd voor permanente coördinatie met de militaire instanties.

DEEL C

Beginselen van luchtruimontwerp

1. Bij de ontwikkeling van het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk passen de Netwerkbeheerder, de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, als onderdeel van functionele luchtruimblokken of individueel, de volgende beginselen voor luchtruimontwerp toe op basis van coöperatieve besluitvorming:
 - a) de vaststelling en configuratie van luchtruimstructuren is gebaseerd op operationele eisen, ongeacht de grenzen van nationale of functionele luchtruimblokken of vluchtinformatiegebieden, en volgt niet noodzakelijk de indeling tussen hoger en lager luchtruim;
 - b) het ontwerp van luchtruimstructuren is gebaseerd op een transparant proces waarbij het mogelijk is de genomen beslissingen te raadplegen en de motivering ervan te begrijpen, en houdt rekening met de eisen van alle gebruikers en verzoent tegelijk veiligheids-, capaciteits- en milieuaspecten met elkaar, rekening houdende met militaire en nationale beveiligingsbehoeften;
 - c) de huidige en geraamde verkeersvraag, op netwerkniveau en op lokaal niveau, en de prestatiedoelen vormen de input voor het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van de belangrijkste verkeersstromen en luchthavens;

- d) de verticale en horizontale interconnectiviteit moet worden gegarandeerd, met inbegrip van het terminalluchtruim en de luchtruimstructuur aan de interface;
 - e) vluchten moeten de mogelijkheid hebben om tijdens de en-route-vluchtfase op of zo dicht mogelijk langs de routes te vliegen die de gebruikers vereisen;
 - f) alle voorstellen voor luchtruimstructuren, inclusief vrije luchtcorridors, meervoudige routeopties en voorwaardelijke routes, die worden ingediend door belanghebbenden met een operationeel belang in dat gebied, moeten worden aanvaard voor beoordeling en eventuele verdere ontwikkeling;
 - g) bij het ontwerp van luchtruimstructuren, inclusief vrije luchtcorridors en ATC-sectoren, moet rekening worden gehouden met bestaande of voorgestelde luchtruimstructuren die zijn aangewezen voor activiteiten die reservering of beperking van het luchtruim vereisen. Daartoe worden alleen structuren opgericht die beantwoorden aan de toepassing van flexibel luchtruimgebruik. Dergelijke structuren worden geharmoniseerd en moeten zo veel mogelijk samenhangend zijn in het gehele Europese netwerk;
 - h) de ontwikkeling van ATC-sectorontwerp begint bij de vereiste alignering van routes of verkeersstromen binnen een iteratief proces dat de compatibiliteit tussen routes of stromen en sectoren garandeert;
 - i) ATC-sectoren worden zodanig ontworpen dat zij de constructie mogelijk maken van sectorconfiguraties die beantwoorden aan de verkeersstromen, aanpasbaar zijn en in verhouding staan tot de variabele verkeersvraag;
 - j) er worden dienstverleningsovereenkomsten opgesteld tussen de betrokken operationele belanghebbenden in gevallen waarin ATC-sectoren, om operationele redenen, moeten worden ontworpen over nationale grenzen, grenzen van functionele luchtruimblokken of grenzen van vluchtinformatiegebieden heen.
2. Aan de hand van het proces van coöperatieve besluitvorming zorgen de Netwerkbeheerder, de lidstaten, de functionele luchtruimblokken en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten (waarbij deze laatste optreden als onderdeel van functionele luchtruimblokken of individueel) ervoor dat de volgende beginselen worden nageleefd bij het gebruik van het luchtruim en het beheer van de capaciteit:
- a) luchtruimstructuren worden gepland om het flexibele en tijdige gebruik en beheer van het luchtruim te faciliteren met betrekking tot routeopties, verkeersstromen, sectorconfiguraties en de configuratie van andere luchtruimstructuren;
 - b) luchtruimstructuren moeten de vaststelling van aanvullende routeopties mogelijk maken, en tegelijk ervoor zorgen dat ze verenigbaar zijn met de bestaande capaciteitsoverwegingen en beperkingen inzake sectorontwerp.

DEEL D

Permanent toezicht op de prestaties op netwerkniveau

1. Om te garanderen dat de prestaties voortdurend verbeteren, voert de Netwerkbeheerder op basis van coöperatieve besluitvorming een regelmatige beoordeling uit van de effectiviteit van de ten uitvoer geleide luchtruimstructuren.
2. Deze beoordeling heeft met name betrekking op:
 - a) de ontwikkeling van de verkeersvraag;
 - b) de prestaties inzake capaciteit en vluchtefficiëntie en beperkingen op het niveau van landen, functionele luchtruimblokken of het netwerk;
 - c) een beoordeling van de aspecten van het luchtruimgebruik, zowel uit civiel als uit militair oogpunt;
 - d) een beoordeling van de sectorindeling en de gebruikte sectorconfiguraties;
 - e) een beoordeling van de integriteit en continuïteit van de luchtruimstructuren.

BIJLAGE II

FUNCTIE „REGELING VAN DE LUCHTVERKEERSSTROMEN”

DEEL A

Doel en toepassingsgebied

1. Het doel van de functie regeling van de luchtverkeersstromen (ATFM) is:
 - a) het efficiënte gebruik van de beschikbare capaciteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN) te garanderen;
 - b) de planning, coördinatie en uitvoering van door alle operationele belanghebbenden genomen ATFM-maatregelen te faciliteren;
 - c) rekening te houden met militaire noden en reacties op crisissen;
 - d) te zorgen voor de regionale connectiviteit en interoperabiliteit van het Europese netwerk binnen de EUR-regio van de ICAO en met aangrenzende ICAO-regio's.
2. De in punt 15 van deel B van deze bijlage bedoelde ATFM- en noodprocedures garanderen een betere voorspelbaarheid van het verkeer, optimaliseren de beschikbare capaciteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (ook op luchthavens) en hebben tot doel de samenhang tussen luchthavenslots en vluchtplannen te vergroten.
3. De ATFM-functie volgt gedetailleerde werkregelingen voor de uitvoering van ATFM-maatregelen. Alle betrokken operationele belanghebbenden houden zich aan regels en procedures die garanderen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit veilig en in de mate van het mogelijke wordt gebruikt.
4. De ATFM-functie heeft betrekking op alle ATFM-fasen (strategisch, pretactisch, tactisch en post-operationeel) die zijn geïdentificeerd in de in het aanhangsel vermelde ICAO-bepalingen. Zij voldoet aan deze ICAO-bepalingen.
5. De ATFM-functie is van toepassing op de volgende bij ATFM-processen betrokken partijen of namens hen optredende gemachtigden:
 - a) luchtvaartuigexploitanten;
 - b) verleners van luchtverkeersdiensten (ATS), met inbegrip van ATS-eenheden, ATS-meldingsposten en meldingsposten voor plaatselijke verkeersleiding op luchthavens;
 - c) verleners van luchtvaartinlichtingendiensten;
 - d) entiteiten die betrokken zijn bij het luchtruimbeheer;
 - e) luchthavenexploitanten;
 - f) de centrale ATFM-eenheid, die door de Netwerkbeheerder wordt geëxploiteerd;
 - g) lokale ATFM-eenheden, zoals bedoeld in punt 6 van deel A van deze bijlage;
 - h) slotcoördinatoren op gecoördineerde luchthavens.
6. Onder „lokale ATFM-eenheid” wordt verstaan: een entiteit voor de regeling van de luchtverkeersstromen die handelt namens een of meer andere entiteiten voor de regeling van de luchtverkeersstromen, als interface tussen de centrale ATFM-eenheid en een ATS-eenheid of een groep van ATS-eenheden. Zij kan optreden op het niveau van een ATS-eenheid, op nationaal niveau, op het niveau van een functioneel luchtruimblok of op elk ander subregionaal niveau.
7. De lokale ATFM-eenheden en de Netwerkbeheerder, via zijn centrale ATFM-eenheid, ondersteunen de uitvoering van de ATFM-functie.

DEEL B

Beginselen van planning en vluchtuitvoering

1. De Netwerkbeheerder en de operationele belanghebbenden zorgen voor de plannen en uitvoering van de taken ter ondersteuning van de ATFM-functie voor:

- a) alle fasen van alle vluchten die als algemeen luchtverkeer en geheel of gedeeltelijk overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften (IFR) zullen worden uitgevoerd of worden uitgevoerd;
 - b) alle fasen van de onder a) bedoelde vluchten en luchtverkeersbeheer.
2. Er wordt gezorgd voor passende samenwerking en coördinatie tussen de werkregelingen van de Netwerkbeheerder ter ondersteuning van de ATFM-functie en de relevante ICAO-werkregelingen die betrekking hebben op ATFM-aspecten bij de interfaces.
 3. Militaire luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer vliegen, vallen onder de ATFM-maatregelen wanneer zij (zullen) vliegen in delen van het luchtruim of van/naar luchthavens waarop ATFM-maatregelen van toepassing zijn.
 4. De volgende beginselen zijn van toepassing op de ATFM-functie:
 - a) ATFM-maatregelen hebben tot doel:
 - i) veilige vluchtuitvoeringen te ondersteunen en een te grote vraag naar luchtverkeer in vergelijking met de aangekondigde ATC-capaciteit van sectoren en luchtvaartterreinen, met inbegrip van banen, te voorkomen;
 - ii) de EATMN-capaciteit zo veel mogelijk aan te wenden om de efficiëntie van het EATMN te optimaliseren en de negatieve gevolgen voor exploitanten tot een minimum te beperken;
 - iii) ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk EATMN-capaciteit ter beschikking wordt gesteld via de ontwikkeling en toepassing van capaciteitsverhogende maatregelen door ATS-eenheden;
 - iv) het beheer van kritieke gebeurtenissen te ondersteunen;
 - b) de ATFM-vertrekslots worden toegewezen in de volgorde van de geplande binnenkomst van de vlucht op de locatie waarop de ATFM-maatregel van toepassing is, tenzij bijzondere omstandigheden, bijvoorbeeld ten gevolge van behoeften op het vlak van beveiliging en defensie, een andere prioriteitsregel vereisen waarover overeenstemming is bereikt en die het EATMN ten goede komt;
 - c) de trajecttijden in de plannings- en uitvoeringsfase moeten samenhangend zijn met alle toegepaste ATFM-maatregelen en worden door de Netwerkbeheerder meegegeedeld aan de exploitanten van luchtvaartuigen, ATS-eenheden en lokale ATFM-eenheden;
 - d) op vluchten die vertrekken uit het geografische gebied waar de ATFM-maatregelen worden toegepast en uit aangrenzende vluchtinformatiegebieden, zoals beschreven in de passende ICAO-documenten, is ATFM-slottoeewijzing van toepassing. Vluchten die vertrekken uit andere gebieden worden vrijgesteld van ATFM-slottoeewijzing, maar vallen wel onder beperkingen inzake routes, verkeersoriëntatieregelingen en trajecttijden.
 5. De lidstaten zorgen ervoor dat:
 - a) de betrokken partijen 24 uur per dag over de ATFM-functie kunnen beschikken en de lokale ATFM-eenheid uitsluitend een afgebakende zone beheert met betrekking tot het onder haar verantwoordelijkheid vallende luchtruim binnen het geografische gebied waarin ATFM-maatregelen worden toegepast;
 - b) samenhangende procedures worden opgesteld voor de samenwerking tussen de partijen die betrokken zijn bij de ATFM-functie, de ATS-eenheden en de entiteiten die betrokken zijn bij het luchtruimbeheer, om te zorgen voor efficiënte planning, toewijzing en gebruik van het luchtruim, en voor rechtstreekse koppelingen tussen luchtruimbeheer en ATFM;
 - c) gemeenschappelijke procedures voor het aanvragen van een uitzondering op een ATFM-vertrekslot in overeenstemming zijn met de in het aanhangsel vermelde ICAO-bepalingen. Die procedures worden gecoördineerd met de Netwerkbeheerder, via zijn centrale ATFM-eenheid, en worden bekendgemaakt in nationale luchtvaartgidsen.

6. De Netwerkbeheerder:

- a) optimaliseert de algemene prestaties van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer via planning, coördinatie en tenuitvoerlegging van overeengekomen ATFM-maatregelen, met inbegrip van overgangsplannen voor de indienststelling van grote verbeteringen met betrekking tot het luchtruim of ATM-systemen en ongunstige weersomstandigheden, via coöperatieve besluitvorming;
- b) overlegt met exploitanten over de omschrijving van ATFM-maatregelen;
- c) sluit werkregelingen met de lokale ATFM-eenheden;
- d) zorgt voor de ontwikkeling, beschikbaarheid en effectieve tenuitvoerlegging van ATFM-maatregelen (voor alle ATFM-fasen), samen met lokale ATFM-eenheden; als dergelijke ATFM-maatregelen gevolgen hebben voor het ruimere netwerk, bepaalt de Netwerkbeheerder, op basis van coöperatieve besluitvorming, de aard van de ten uitvoer te leggen ATFM-maatregelen;
- e) identificeert in overleg met lokale ATFM-eenheden alternatieve routes om gebieden met congestie te vermijden of de congestie te verlichten, rekening houdende met de algemene prestaties van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer;
- f) stelt alternatieve routes voor aan vluchten die voor een optimaal effect van punt e) zouden zorgen;
- g) zorgt, in overleg met de ATS-eenheden en de lokale ATFM-eenheden, voor de vaststelling, coördinatie en tenuitvoerlegging van passende maatregelen om te voorzien in de voor de verkeersvraag benodigde capaciteit doorheen relevante delen van hun bevoegdheidsgebied;
- h) verstrekt tijdig informatie over ATFM-vluchtuitvoeringen aan exploitanten van luchtvaartuigen, lokale ATFM-eenheden en ATS-eenheden, met inbegrip van:
 - i) geplande ATFM-maatregelen;
 - ii) het effect van ATFM-maatregelen op de vertrektijd en het vluchtprofiel van individuele vluchten;
- i) gaat na hoe vaak vliegplannen ontbreken en meervoudige vliegplannen worden ingediend;
- j) schort een vliegplan op wanneer, gelet op de tijdstolerantie, het ATFM-vertrekslot niet kan worden gehaald en geen nieuw geraamd off-blocktijdstip bekend is;
- k) houdt toezicht op het aantal verleende vrijstellingen van ATFM-maatregelen;
- l) ontwikkelt, actualiseert en publiceert noodplannen waarin de acties zijn gedefinieerd die de relevante operationele belanghebbenden moeten nemen in het geval van een grote storing in een van de onderdelen van de ATFM-functie op netwerkniveau, die zou resulteren in een aanzienlijke afname van de capaciteit of in een ingrijpende verstoring van de verkeersstromen, of beide;
- m) wisselt alle passende post-operationele analyses en evaluaties uit met alle operationele belanghebbenden;
- n) stelt werkregelingen op om tijdig bij de luchtruimgebruikers geactualiseerde informatie over de vraag te verzamelen voor alle ATFM-fasen en deze te delen met de lokale ATFM-eenheden, teneinde de voorspelbaarheid van het EATMN op passende wijze te kunnen garanderen.

7. De ATS-eenheden:

- a) coördineren, via de lokale ATFM-eenheden, ATFM-maatregelen met de Netwerkbeheerder om ervoor te zorgen dat de gekozen maatregelen gericht zijn op de optimalisering van de algehele prestaties van het EATMN;
- b) zorgen ervoor dat de op luchthavens toegepaste ATFM-maatregelen worden gecoördineerd met de betrokken luchthavenexploitant, teneinde de efficiëntie bij de planning en het gebruik van de luchthaven te garanderen ten behoeve van alle betrokken operationele belanghebbenden;
- c) stellen de Netwerkbeheerder via de lokale ATFM-eenheden in kennis van alle gebeurtenissen, met inbegrip van overgangsplannen voor de indienststelling van grote verbeteringen met betrekking tot het luchtruim of ATM-systeem en ongunstige weersomstandigheden, die gevolgen kunnen hebben voor de luchtverkeersleidingscapaciteit of de vraag naar luchtverkeer, en van de voorgestelde risicobeperkende maatregelen;

- d) verstrekken de Netwerkbeheerder en de lokale ATFM-eenheden, voor zover technisch haalbaar, de onderstaande gegevens en latere actualiseringen, op tijdige wijze en met inachtneming van de kwaliteit:
- i) luchtruim en routestructuren;
 - ii) beschikbaarheid van luchtruim en routes, inclusief beschikbaarheid door flexibel gebruik van het luchtruim overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie;
 - iii) sectorconfiguraties van ATS-eenheden en activeringen;
 - iv) luchthaventaxitijden en baanconfiguraties;
 - v) luchtverkeersleidingssectoren en luchthavencapaciteit, met inbegrip van baancapaciteit;
 - vi) geactualiseerde vluchtposities;
 - vii) afwijkingen van vliegplannen;
 - viii) werkelijke vertrektijden van vluchten;
 - ix) informatie over de operationele beschikbaarheid van de CNS-luchtverkeersleidingsinfrastructuur (Communicatie, Navigatie, Surveillance).
8. De in punt 7, onder d), bedoelde gegevens worden uitgewisseld tussen de Netwerkbeheerder en de operationele belanghebbenden.
9. Om de voorspelbaarheid van het netwerk te garanderen, ziet de ATS-eenheid op de luchthaven van vertrek erop toe dat vluchten die hun geraamde off-blocktijden niet naleven, rekening houdende met de vastgestelde tijdstolerantie, of vluchten met een geweigerd of opgeschort vluchtplan, geen klaring krijgen om op te stijgen.
10. De lokale ATFM-eenheden:
- a) doen dienst als contactpunt en interface tussen, enerzijds, de Netwerkbeheerder die centrale ATFM verstrekt en, anderzijds, aangewezen zones en hun bijbehorende luchthavens en (militaire en civiele) ATS-eenheden binnen hun bevoegdheidsgebied, op basis van de rollen en verantwoordelijkheden die zijn overeengekomen in passende werkregelingen met de Netwerkbeheerder;
 - b) stellen passende lokale procedures op die in overeenstemming zijn met de procedures die zijn opgesteld door de Netwerkbeheerder die centrale ATFM verstrekt, met inbegrip van tijdelijke procedures;
 - c) verstrekken de Netwerkbeheerder centrale ATFM, met alle vereiste lokale gegevens voor de uitvoering van de ATFM-functie;
 - d) zorgen, in overleg met relevante ATS-eenheden en de Netwerkbeheerder die centrale ATFM verstrekt, voor passende tenuitvoerlegging van ATFM-maatregelen voor de optimalisering van de verkeersstromen en het evenwicht tussen vraag en capaciteit, door het efficiënte gebruik van de beschikbare capaciteit te coördineren. Als die maatregelen gevolgen hebben voor het ruimere netwerk, moet worden gezorgd voor regionale coördinatie onder de auspiciën van de Netwerkbeheerder;
 - e) stellen de Netwerkbeheerder in kennis van alle gebeurtenissen, met inbegrip van overgangsplannen voor de introductie van grote verbeteringen met betrekking tot het luchtruim of ATM-systeem en voor ongunstige weersomstandigheden, die gevolgen kunnen hebben voor de luchtverkeersleidingscapaciteit of de vraag naar luchtverkeer, en van de voorgestelde risicobeperkende maatregelen;
 - f) zorgen, in overleg met de relevante ATS-eenheden en de Netwerkbeheerder, voor post-operationele analyses om na te gaan met welke middelen de netwerkprestaties kunnen worden verbeterd;
 - g) beschikken over voortdurend bijgewerkte en vooraf vastgestelde noodplannen waarin in detail is uiteengezet hoe de gebieden onder hun verantwoordelijkheid worden beheerd om de Netwerkbeheerder in staat te stellen bijstand te verlenen aan lokale ATFM-eenheden in het geval van noodoperaties. Die lokale plannen worden gedeeld en gecoördineerd met de Netwerkbeheerder.
11. Wanneer een meldingspost voor plaatselijke verkeersleiding is opgezet, faciliteert deze de uitwisseling van informatie tussen piloten of exploitanten en de lokale ATFM-eenheid of de Netwerkbeheerder die centrale ATFM verleent.

12. De exploitanten van luchtvaartuigen:

- a) dienen één vluchtplan in voor elke geplande vlucht. Het ingediende plan moet een correcte weergave van het geplande vluchtprofiel zijn;
- b) zorgen dat alle relevante ATFM-maatregelen en wijzigingen daarvan worden opgenomen in de geplande vluchtuitlevering;
- c) nemen deel aan de werkregelingen die door de Netwerkbeheerder zijn opgesteld om te zorgen voor tijdige en actuele informatie over de vraag naar luchtverkeer in alle ATFM-fasen.

13. De luchthavenexploitanten:

- a) treffen regelingen met de lokale ATS-eenheid om:
 - i) alle informatie over capaciteit en vraag naar luchtverkeer en de evolutie daarvan in alle ATFM-fasen, met name vóór de publicatie van de dienstregeling, uit te wisselen en te coördineren met de relevante lokale ATFM-eenheden en de Netwerkbeheerder;
 - ii) de relevante lokale ATFM-eenheden en de Netwerkbeheerder in kennis te stellen van alle gebeurtenissen die van invloed kunnen zijn op de luchtverkeersleidingscapaciteit of de vraag naar luchtverkeer;
- b) stellen processen vast voor de beoordeling van de vraag en de gevolgen voor de vraag van bijzondere gebeurtenissen die van toepassing zijn op alle ATFM-fasen.

14. Wat de samenhang tussen luchthavenslots en vluchtplannen betreft:

- a) wanneer een luchthavenslotcoördinator of een exploitant van een gecoördineerde luchthaven daarom vraagt, verstrekt de Netwerkbeheerder of de lokale ATFM-eenheid hem het vluchtplan van een op die luchthaven geëxploiteerde vlucht alvorens die vlucht plaatsvindt. De luchthavenslotcoördinatoren of de exploitanten van gecoördineerde luchthavens stellen de infrastructuur ter beschikking die vereist is voor de inontvangstname van de door de Netwerkbeheerder of de lokale ATFM-eenheid verstrekte vluchtplannen;
- b) vóór de vlucht verstrekken de luchtvaartmaatschappijen de luchthavens van vertrek en aankomst de informatie die nodig is om een verband te leggen tussen het vluchtnummer in het vluchtplan en het vluchtnummer dat is aangemeld voor het overeenkomstige luchthavenslot; dit verband wordt verstrekt door de Netwerkbeheerder, de lokale ATFM-eenheid, de lokale ATS-eenheid of de luchthavenexploitant, al naargelang het geval;
- c) alle luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten en ATS-eenheden wijzen de slotcoördinator van de luchthaven op het bij herhaling uitvoeren van luchtdiensten op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen luchthavenslots of op het gebruik van slots op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van de slots, voor zover de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer daardoor wordt geschaad;
- d) de Netwerkbeheerder wijst de luchthavenslotcoördinator op het bij herhaling uitvoeren van luchtdiensten op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen luchthavenslots of op het gebruik van slots op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van de slots, voor zover de ATFM daardoor wordt geschaad.

15. Bij de toepassing van informatie voor de planning van vertrek en aankomst plegen de lokale operationele belanghebbenden van de luchthaven overleg met de Netwerkbeheerder over de vaststelling en werking van die functie en de bijbehorende gegevensuitwisseling.

16. Met betrekking tot kritieke gebeurtenissen:

- a) ontwikkelt, actualiseert en publiceert de Netwerkbeheerder ATFM-procedures voor de afhandeling van kritieke gebeurtenissen op het niveau van het netwerk. In die ATFM-procedures wordt uiteengezet welke acties de relevante operationele belanghebbenden moeten nemen in het geval van een grote storing in een component van het EATMN, die zou resulteren in een aanzienlijke afname van de capaciteit of in ingrijpende verstoringen van de verkeersstromen, of beide;

- b) bij de voorbereiding op kritieke gebeurtenissen coördineren ATS-eenheden en luchthavenexploitanten de relevantie en inhoud van de noodprocedures met de Netwerkbeheerder en lokale ATFM-eenheden, de door de kritieke gebeurtenissen getroffen luchtvaartmaatschappijen en, indien van toepassing, de luchthavenslotcoördinatoren, met inbegrip van eventuele aanpassingen van de prioriteitsregels. De noodprocedures omvatten:
- i) organisatorische en coördinatieregelingen;
 - ii) ATFM-maatregelen om de toegang tot de door kritieke gebeurtenissen geraakte gebieden te beheren ter voorkoming van een te grote vraag naar luchtverkeer in verhouding tot de opgegeven capaciteit van het luchtruim of de betrokken luchthavens, als geheel of een deel daarvan;
 - iii) omstandigheden, voorwaarden en procedures voor de toepassing van prioriteitsregels voor vluchten, waarbij de essentiële belangen van de lidstaten op het gebied van het veiligheids- of defensiebeleid worden gerespecteerd;
 - iv) herstelregelingen.

DEEL C

Toezicht op de ATFM-functie

1. Om de voorspelbaarheid en dus ook de prestaties van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer te garanderen, zijn informatie over en naleving van geplande vluchtuitvoeringen en de ATFM-maatregelen van het allergrootste belang. Daartoe wordt voorzien in specifiek toezicht op de ATFM-functie.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat, wanneer in de loop van een jaar hoogstens 80 % van de vluchten op een luchthaven zich aan de ATFM-vertrekslots houden, zoals vastgesteld door de Netwerkbeheerder, de ATS-eenheid op die luchthaven relevante informatie verstrekt over de niet-naleving en over de maatregelen die zijn genomen om te garanderen dat de vluchten zich aan de ATFM-vertrekslots houden. Die maatregelen moeten worden vermeld in het door de betrokken lidstaat bij de Commissie in te dienen verslag.
3. In het geval weigeringen of schorsingen van vluchtplannen niet worden nageleefd, stelt de ATS-eenheid op de desbetreffende luchthaven de Netwerkbeheerder in kennis van alle relevante informatie over de niet-naleving en van de maatregelen die zijn genomen om de naleving te garanderen. Die maatregelen moeten worden vermeld in het door de Netwerkbeheerder bij de Commissie in te dienen verslag.
4. In het geval afwijkingen worden toegestaan voor meer dan 0,6 % van het aantal vertrekken in een lidstaat per jaar, stelt de Netwerkbeheerder die lidstaat daarvan in kennis. Indien een lidstaat aldus in kennis is gesteld, stelt hij een verslag op met nadere informatie over de toegestane afwijkingen en dient hij dit verslag in bij de Commissie.
5. De Netwerkbeheerder ziet erop toe dat de luchtvaartmaatschappij in kennis wordt gesteld van niet-naleving van ATFM-maatregelen die voortvloeien uit de toepassing van de eisen met betrekking tot ontbrekende en meervoudige vluchtplannen. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus in kennis is gesteld, stelt zij een verslag op met nadere informatie over de omstandigheden en de maatregelen die zijn genomen om de niet-naleving te verhelpen. De Netwerkbeheerder stelt een jaarverslag op dat bij de Commissie moet worden ingediend; dat verslag moet nadere informatie bevatten over ontbrekende vluchtplannen of over ingediende meervoudige vluchtplannen.
6. De Netwerkbeheerder voert een jaarlijkse beoordeling uit van de naleving van ATFM-maatregelen om te garanderen dat alle operationele belanghebbenden het niveau van naleving van die maatregelen verbeteren.
7. De Netwerkbeheerder stelt jaarverslagen op en dient deze in bij de Commissie. In deze verslagen wordt de kwaliteit van de ATFM-functie aangegeven en wordt nadere informatie verstrekt over:
 - a) de oorzaken van ATFM-maatregelen;
 - b) de gevolgen van ATFM-maatregelen;
 - c) de naleving van ATFM-maatregelen;
 - d) bijdragen van alle operationele belanghebbenden tot de optimalisering van het algehele netwerkeffect;
 - e) aanbevelingen over deze punten, teneinde de netwerkprestaties te verbeteren.
8. De Netwerkbeheerder ziet erop toe dat een archief van de gegevens in deze bijlage, de vluchtplannen, de operationele logboeken en de relevante contextuele gegevens wordt opgezet en bijgehouden. Die gegevens worden twee jaar bijgehouden en indien nodig ter beschikking gesteld van de Commissie, de lidstaten, de ATS-eenheden en de luchtvaartmaatschappijen. Deze gegevens worden ook ter beschikking gesteld van luchthavenslotcoördinatoren en -exploitanten om hen te helpen bij hun regelmatigste beoordelingen van de opgegeven capaciteit.

*Aanhangsel***Lijst van ICAO-bepalingen voor de toepassing van de regeling van luchtverkeersstromen**

1. Hoofdstuk 3, punt 3.7.5 (Air Traffic Flow Management) van bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago — Air Traffic Services (14e editie — juli 2016, inclusief amendement nr. 50A).
 2. Hoofdstuk 3 (ATS Capacity and Air Traffic Flow Management) van ICAO Doc. 4444 — Procedures for Air Navigation Services — Air traffic management (PANS-ATM) (16de editie — 2016, inclusief amendement nr. 7A).
 3. Hoofdstukken 2 en 8 (Air Traffic Flow Management) van ICAO Doc 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures (5de editie 2007).
-

BIJLAGE III

DE FUNCTIE „RADIOFREQUENTIE”

DEEL A

Doel en toepassingsgebied

1. De doelstellingen van deze functie zijn:
 - a) het gebruik van het Europees luchtvaartradiospectrum te optimaliseren door verbeteringen van de procedures voor frequentiebeheer en de planningscriteria, teneinde te voorkomen dat een tekort aan frequenties ontstaat, hetgeen de netwerkcapaciteit zou beperken;
 - b) de transparantie van de praktijken voor frequentiebeheer te verbeteren, zodat het mogelijk wordt het efficiënte gebruik van frequenties accuraat te beoordelen en oplossingen te zoeken om tegemoet te komen aan de toekomstige vraag naar frequenties;
 - c) de effectiviteit van de processen voor frequentiebeheer te vergroten door beste praktijken te bevorderen en bijbehorende tools te ontwikkelen.
2. De Netwerkbeheerder en de nationale frequentiebeheerders moeten overeenstemming bereiken over algemene prioriteiten voor de functie, teneinde het ontwerp en de werking van het Europese routenetwerk te verbeteren. Die prioriteiten worden gedocumenteerd in de vorm van het deel „frequentie” in het strategisch netwerkplan en het operationeel netwerkplan, waarna de belanghebbenden moeten worden geraadpleegd. Bij de vaststelling van de prioriteiten kunnen met name specifieke banden, gebieden en diensten worden overwogen.

DEEL B

Eisen voor de uitvoering van de functie

1. De lidstaten stellen een bevoegde persoon, autoriteit of organisatie aan tot nationale frequentiebeheerder; het is de verantwoordelijkheid van deze nationale frequentiebeheerder te garanderen dat de frequentietoewijzingen plaatsvinden, worden gewijzigd en worden beëindigd overeenkomstig deze verordening. De lidstaten stellen de Commissie en de Netwerkbeheerder in kennis van de namen en adressen van de nationale frequentiebeheerders en melden tijdig elke wijziging in de aanstellingen.
2. De Netwerkbeheerder zorgt voor de voorbereiding en coördinatie van de netwerkgerelateerde aspecten van het strategische spectrum die op passende wijze moeten worden gedocumenteerd in het strategisch netwerkplan en het operationeel netwerkplan. De Netwerkbeheerder ondersteunt de Commissie en de lidstaten bij de voorbereiding van gemeenschappelijke standpunten over luchtvaartthema's, zodat de lidstaten een gecoördineerde bijdrage kunnen leveren tot internationale fora, met name de Europese Conferentie van post- en telecommunicatieadministraties (CEPT) en de Internationale Telecommunicatie-unie (ITU).
3. Op verzoek van de lidstaten stelt de Netwerkbeheerder de Commissie in kennis en onderneemt hij samen met de Commissie en de Europese Conferentie van post- en telecommunicatieadministraties (CEPT) acties om problemen met andere industriële sectoren te bespreken.
4. De nationale frequentiebeheerders brengen aan de Netwerkbeheerder verslag uit over gevallen van radio-interferentie die gevolgen hebben voor het Europese routenetwerk. De Netwerkbeheerder registreert gevallen van radio-interferentie en ondersteunt de nationale frequentiebeheerders in hun beoordeling. Op verzoek van de nationale frequentiebeheerders coördineert de Netwerkbeheerder acties of verleent hij alle nodige steun om dergelijke gevallen te verhelpen of de risico's ervan te beperken.
5. De Netwerkbeheerder en de nationale frequentiebeheerders ontwikkelen en verbeteren de procedures voor frequentiebeheer, de planningscriteria, de gegevensreeksen en de processen om het gebruik en de benutting van het radiospectrum door gebruikers van het algemene luchtverkeer te verbeteren. Op verzoek van de lidstaten stelt de Netwerkbeheerder voor om de toepassing van deze ontwikkelingen uit te breiden tot het regionale niveau.
6. Wanneer een frequentietoewijzing nodig is, dient het individu of de organisatie die een frequentie wil gebruiken een verzoek in bij de desbetreffende nationale frequentiebeheerder, vergezeld van alle relevante gegevens en een motivering.

7. De nationale frequentiebeheerders en de Netwerkbeheerder baseren zich op operationele eisen en overeengekomen criteria voor de beoordeling en prioriteitstoekenning van verzoeken om frequentietoewijzingen. In samenwerking met de nationale frequentiebeheerders bepaalt de Netwerkbeheerder de gevolgen van frequentieverzoeken voor het netwerk. De Netwerkbeheerder stelt de beoordelings- en prioriteringscriteria op in overleg met de nationale frequentiebeheerders en zorgt vervolgens voor het beheer en de actualisering ervan, indien nodig.
8. Als het verzoek geen gevolgen heeft voor het netwerk gaat de Netwerkbeheerder na welke frequentie(s) geschikt is (zijn) om aan het verzoek tegemoet te komen, rekening houdende met de eisen van punt 12.
9. Als het verzoek gevolgen heeft voor het netwerk gaat de Netwerkbeheerder na welke frequentie(s) geschikt is (zijn) om aan het verzoek tegemoet te komen, rekening houdende met de volgende eisen:
 - a) de noodzaak om een veilige communicatie-, navigatie- en toezichtsstructuur ter beschikking te stellen;
 - b) de noodzaak om het eindige radiospectrum optimaal te benutten;
 - c) de behoefte aan kosteneffectieve, eerlijke en transparante toegang tot het radiospectrum;
 - d) de operationele eisen van de aanvrager(s) en de operationele belanghebbenden;
 - e) de voorspelde vraag naar radiofrequenties;
 - f) de bepalingen van het Europese handboek voor frequentiebeheer (European Frequency Management Manual) van de ICAO.
10. Wanneer geen gepaste frequentie kan worden bepaald, zoals vermeld in de punten 11 en 12, kunnen de nationale frequentiebeheerders de Netwerkbeheerder vragen op zoek te gaan naar een specifieke frequentie. Om de nationale frequentiebeheerders te helpen bij het zoeken naar een oplossing, kan de Netwerkbeheerder, met de steun van de nationale frequentiebeheerders, een specifiek onderzoek voeren naar het frequentiegebruik in het desbetreffende geografische gebied.
11. De nationale frequentiebeheerder wijst de overeenkomstig punt 12 of 13 geïdentificeerde geschikte frequenties toe.
12. De nationale frequentiebeheerder registreert elke frequentietoewijzing in het centrale register, met vermelding van de volgende informatie:
 - a) de gegevens die zijn gedefinieerd in het Europese handboek voor frequentiebeheer van de ICAO, inclusief relevante bijbehorende technische en operationele gegevens;
 - b) verbeterde gegevensvoorschriften, zoals vermeld in punt 6;
 - c) een beschrijving van het operationele gebruik van de frequentietoewijzing;
 - d) de contactgegevens van de operationele belanghebbende die zal gebruikmaken van de toewijzing.

De lidstaten gebruiken dit centrale register om hun administratieve verplichtingen inzake de registratie van frequentietoewijzingen ten overstaan van de ICAO te vervullen.
13. De nationale frequentiebeheerder stelt gebruiksvoorwaarden bij het toewijzen van een frequentie aan de aanvrager. In die voorwaarden wordt minstens bepaald dat de frequentietoewijzing:
 - a) geldig moet blijven zolang zij gebruikt wordt om tegemoet te komen aan de door de aanvrager beschreven operationele eisen;
 - b) het voorwerp kan uitmaken van een verzoek om een frequentieverschuiving en dat dergelijke verschuivingen binnen een beperkte tijdspanne ten uitvoer moeten worden gelegd;
 - c) kan worden gewijzigd zodra zich wijzigingen voordoen in het door de aanvrager vermelde operationele gebruik.
14. De nationale frequentiebeheerders zien erop toe dat een vereiste frequentieverschuiving, -wijziging of -beëindiging binnen de overeengekomen tijdspanne wordt uitgevoerd door het individu of de organisatie aan wie/waaraan de desbetreffende frequentie is toegewezen en dat het centrale register dienovereenkomstig wordt aangepast. Als dergelijke acties niet kunnen worden uitgevoerd, moeten de nationale frequentiebeheerders dit op passende wijze verantwoorden ten overstaan van de Netwerkbeheerder.

15. De nationale frequentiebeheerders zien erop toe dat de in punt 12 van deel B vermelde informatie over alle in het Europese luchtvaartnetwerk gebruikte frequentietoewijzingen beschikbaar zijn in het centrale register.
16. De Netwerkbeheerder en de nationale frequentiebeheerder(s) zien toe op en beoordelen de luchtvaartfrequentiebanden en frequentietoewijzingen op basis van transparante procedures, teneinde ervoor te zorgen dat ze correct en efficiënt worden gebruikt. De Netwerkbeheerder stelt in overleg met de nationale frequentiebeheerders procedures op en zorgt vervolgens voor het beheer en de actualisering ervan, indien nodig. De Netwerkbeheerder gaat met name na of er verschillen zijn tussen het centrale register, de operationele doelstelling en het werkelijke gebruik van de toegewezen frequenties, welke een nadelig effect kunnen hebben op de radiofrequentiefunctie. Als de Netwerkbeheerder dergelijke verschillen vaststelt, deelt hij dit mee aan de nationale frequentiebeheerder, die binnen een overeengekomen termijn een oplossing moet zoeken.
17. De Netwerkbeheerder zorgt ervoor dat gemeenschappelijke instrumenten beschikbaar zijn om de centrale en nationale planning, de coördinatie, de registratie, de audits en de optimalisering te ondersteunen. De Netwerkbeheerder ontwikkelt met name instrumenten om de analyse van de gegevens in het centrale register te ondersteunen, om toezicht te houden op de efficiëntie van de functie en om het in punt 7 vermelde proces voor optimalisering van de frequenties te ontwerpen en toe te passen.

DEEL C

Eisen voor de organisatie van de frequentiefunctie

1. Het proces van coöperatieve besluitvorming tussen nationale frequentiebeheerders en de Netwerkbeheerder wordt gebaseerd op regelingen waarin minstens het volgende is gespecificeerd:
 - a) de criteria die worden toegepast voor de beoordeling van operationele eisen en de rangorde van deze criteria volgens prioriteit;
 - b) minimumtermijnen voor de coördinatie van nieuwe of gewijzigde radiofrequentietoewijzingen;
 - c) mechanismen om te garanderen dat de relevante EU-wijde prestatiedoelen door de Netwerkbeheerder en de nationale frequentiebeheerders worden gehaald;
 - d) dat procedures, criteria en processen voor verbeterd frequentiebeheer geen negatieve gevolgen mogen hebben voor de procedures, criteria en processen die door andere landen worden toegepast in het kader van regionale procedures van de ICAO;
 - e) de eisen om te garanderen dat de lidstaten op passende wijze onderling en met alle betrokken belanghebbenden op nationaal en Europees niveau overleg plegen over nieuwe of gewijzigde beheerregelingen.
 2. Ontwikkelingen van regelingen voor de coördinatie van radiofrequenties moeten in samenwerking met de nationale frequentiebeheerders worden vastgesteld en de vaste kosten zo veel mogelijk doen afnemen.
 3. Via de regionale werkregelingen van de ICAO worden derde landen die niet deelnemen aan de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder geraadpleegd over het strategische en tactische gebruik van radiofrequenties. Dit gebeurt eveneens om deze derde landen toegang te verschaffen tot de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder.
 4. De lidstaten zien erop toe dat het gebruik van luchtvaartfrequentiebanden door militaire gebruikers op passende wijze, via coöperatieve besluitvorming, wordt gecoördineerd met de nationale frequentiebeheerders en de Netwerkbeheerder.
-

BIJLAGE IV

DE FUNCTIE „RADARTRANSPONDERCODES”

DEEL A

Doelstellingen en algemene voorschriften

Transpondercode (TC):

1. De doelstellingen van deze functie zijn:
 - a) de robuustheid van het codetoewijzingsproces te verbeteren door duidelijke taken en verantwoordelijkheden voor alle betrokken belanghebbenden vast te stellen; bij de toewijzing van codes moeten de algemene prestaties van het netwerk centraal staan;
 - b) de transparantie bij de toewijzing en het gebruik van codes te vergroten, zodat de efficiëntie van het totale netwerk beter kan worden beoordeeld.
2. De Netwerkbeheerder wijst de SSR-transpondercodes toe aan de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten op een manier die een zo veilig en efficiënt mogelijke spreiding mogelijk maakt, rekening houdende met:
 - a) de operationele eisen van alle operationele belanghebbenden;
 - b) de werkelijke en voorspelde niveaus van het luchtverkeer;
 - c) het vereiste gebruik van SSR-transpondercodes overeenkomstig de relevante bepalingen en richtsnoeren van het „ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document”.
3. De Netwerkbeheerder stelt te allen tijde een lijst van SSR-transpondercodetoewijzingen, met een beschrijving van de volledige en geactualiseerde toewijzingen van SSR-codes, ter beschikking van de lidstaten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en derde landen.
4. De Netwerkbeheerder past een formeel proces toe voor de vaststelling, beoordeling en coördinatie van de eisen voor SSR-transpondercodetoewijzingen, rekening houdende met alle vereiste civiele en militaire toepassingen van SSR-transpondercodes.
5. Het in punt 4 vermelde formele proces omvat minstens relevante overeengekomen procedures, termijnen en prestatiedoelen voor het voltooien van de volgende activiteiten:
 - a) de indiening van aanvragen voor de toewijzing van SSR-transpondercodes;
 - b) de beoordeling van aanvragen voor de toewijzing van SSR-transpondercodes;
 - c) de coördinatie van voorgestelde wijzigingen van SSR-transpondercodetoewijzingen met lidstaten, overeenkomstig de in deel B vastgestelde eisen;
 - d) periodieke audits van de transpondercodetoewijzingen en van de behoefte aan dergelijke toewijzingen, teneinde de situatie te optimaliseren, inclusief nieuwe toewijzingen van bestaande codes;
 - e) periodieke aanpassing, goedkeuring en verspreiding van de in punt 3 vermelde lijst van SSR-transpondercode-toewijzingen;
 - f) aanmelding, beoordeling en oplossing van onverwachte conflicten tussen SSR-transpondercodetoewijzingen;
 - g) aanmelding, beoordeling en oplossing van verkeerde SSR-transpondercodetoewijzingen die bij coderetentiecontroles worden vastgesteld;
 - h) aanmelding, beoordeling en oplossing van onverwachte tekortkomingen bij SSR-transpondercodetoewijzingen;
 - i) gegevens- en informatieverstrekking overeenkomstig de in deel C vastgestelde eisen.

6. De Netwerkbeheerder gaat na of aanvragen voor toewijzingen van SSR-transpondercodes die in het kader van het in punt 4 vermelde proces worden ontvangen, beantwoorden aan de eisen inzake formaat en gegevensconventies, volledigheid, nauwkeurigheid, tijdigheid en motivering.
7. De lidstaten zien erop toe dat SSR-transpondercodes aan luchtvaartuigen worden toegewezen overeenkomstig de in punt 3 genoemde lijst van SSR-transpondercodetoe wijzingen.
8. De Netwerkbeheerder past namens de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten een gecentraliseerd systeem voor de automatische toewijzing en het beheer van SSR-transpondercodes aan het algemene luchtverkeer toe.
9. De Netwerkbeheerder maakt gebruik van procedures en instrumenten voor de regelmatige evaluatie en beoordeling van het werkelijke gebruik van SSR-transpondercodes door de lidstaten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten.
10. De Netwerkbeheerder, de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten bereiken overeenstemming over plannen en procedures voor de ondersteuning van de periodieke analyse en identificatie van toekomstige eisen inzake SSR-transpondercodes. Die analyse omvat de identificatie van voorspelde tekortkomingen bij de toewijzing van SSR-transpondercodes die gevolgen kunnen hebben voor de prestaties.
11. De Netwerkbeheerder zorgt voor de opstelling en actualisering van vluchtuitvoeringshandboeken, welke de nodige instructies en informatie bevatten die het mogelijk maken de netwerkfunctie te vervullen overeenkomstig de eisen van deze verordening. Die vluchtuitvoeringshandboeken worden verspreid en bijgehouden overeenkomstig passende processen voor kwaliteitsbeheer en documentconfiguratie.

Mode S-onderzoekscodes:

12. De doelstellingen van dit proces zijn:
 - a) de Mode S-onderzoekscodes op gecoördineerde wijze toewijzen en daardoor de algehele efficiëntie van het netwerk verbeteren;
 - b) de basis leggen voor betere handhaving en beter toezicht.
13. De Netwerkbeheerder wijst de onderzoekscodes toe aan civiele en militaire Mode S-onderzoekssystemen op een wijze die de veilige en efficiënte werking van de luchtverkeerssurveillance en de civiel-militaire coördinatie optimaliseert, met inachtneming van:
 - a) de operationele eisen van alle operationele belanghebbenden;
 - b) Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie⁽¹⁾;
 - c) het vereiste beheer van Mode S-onderzoekscodes, overeenkomstig de bepalingen van de Europese beginselen en procedures voor de toewijzing van Mode S-onderzoekscodes voor secundaire surveillanceradar (ICAO EUR Doc 024).
14. De Netwerkbeheerder beheert namens de lidstaten een gecentraliseerd systeem voor de toewijzing van onderzoekscodes⁽²⁾, dat de gecoördineerde toewijzing van onderzoekscodes aan Mode S-onderzoekssystemen mogelijk maakt.
15. De lidstaten stellen een gecentraliseerde dienst voor de toewijzing van onderzoekscodes ter beschikking van Mode S-operators via het systeem voor de toewijzing van onderzoekscodes.
16. De Netwerkbeheerder stelt te allen tijde een plan voor de toewijzing van onderzoekscodes ter beschikking van de lidstaten, Mode S-operators en derde landen; dat plan bevat de meest recent goedgekeurde volledige reeks van toewijzingen van onderzoekscodes in het Europese ICAO-gebied.
17. De Netwerkbeheerder past een formeel proces toe voor de vaststelling, beoordeling en coördinatie van de eisen voor de toewijzing van onderzoekscodes, rekening houdende met alle vereiste civiele en militaire toepassingen van onderzoekscodes.
18. Het in punt 17 vermelde formele proces omvat minstens relevante overeengekomen procedures, termijnen en prestatiedoelen voor het voltooien van de volgende activiteiten:
 - a) de indiening van aanvragen voor de toewijzing van onderzoekscodes;

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-onderzoekscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PB L 84 van 31.3.2009, blz. 20).

⁽²⁾ Gedefinieerd in artikel 2, lid 11, van Verordening (EG) nr. 262/2009.

- b) de beoordeling van aanvragen voor de toewijzing van ondervragingscodes;
 - c) de coördinatie van voorgestelde wijzigingen van toewijzingen van ondervragingscodes met lidstaten, overeenkomstig de in deel B vastgestelde eisen;
 - d) periodieke audits van toewijzingen van ondervragingscodes en van de behoefte aan dergelijke toewijzingen, teneinde de situatie te verbeteren, inclusief nieuwe toewijzingen van bestaande ondervragingscodes;
 - e) periodieke aanpassing, goedkeuring en verspreiding van het in punt 16 vermelde plan voor de toewijzing van ondervragingscodes;
 - f) aanmelding, beoordeling en oplossing van onverwachte ondervragingscodeconflicten tussen Mode S-ondervragingssystemen;
 - g) aanmelding, beoordeling en oplossing van onverwachte tekortkomingen bij toewijzingen van ondervragingscodes;
 - h) gegevens- en informatieverstrekking overeenkomstig de in deel C vastgestelde eisen.
19. De Netwerkbeheerder controleert of de aanvragen voor toewijzingen van ondervragingscodes die zijn ontvangen in het kader van het in punt 18 vermelde proces beantwoorden aan de eisen inzake formaat en gegevensconventies, volledigheid, nauwkeurigheid, tijdigheid en motivering.
20. In het kader van het in punt 18 vastgestelde proces moet de Netwerkbeheerder:
- a) simulaties van de actualisering van het plan voor de toewijzing van ondervragingscodes uitvoeren op basis van de ingediende aanvragen;
 - b) een voorstel opstellen voor een actualisering van het plan voor de toewijzing van ondervragingscodes, dat ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de betrokken lidstaten;
 - c) erop toezien dat de voorgestelde actualisering van het plan voor de toewijzing van ondervragingscodes zo veel mogelijk beantwoordt aan de operationele eisen in de aanvragen van ondervragingscodes;
 - d) het plan voor de toewijzing van ondervragingscodes onmiddellijk na de goedkeuring ervan actualiseren en aan de lidstaten meedelen, onverminderd de nationale procedures voor het meedelen van informatie over Mode S-ondervragingssystemen onder militair beheer.
21. De Netwerkbeheerder maakt gebruik van procedures en instrumenten voor de regelmatige evaluatie en beoordeling van het werkelijke gebruik van Mode S-ondervragingscodes door civiele en militaire Mode S-operators.
22. De Netwerkbeheerder, de lidstaten en de Mode S-operators bereiken overeenstemming over de plannen en procedures voor de ondersteuning van de periodieke analyse en identificatie van toekomstige eisen inzake Mode S-ondervragingscodes. Die analyse omvat de identificatie van voorspelde tekortkomingen bij de toewijzing van ondervragingscodes die gevolgen kunnen hebben voor de prestaties.
23. De Netwerkbeheerder zorgt voor de opstelling en actualisering van vluchtuitvoeringshandboeken, welke de nodige instructies en informatie bevatten die het mogelijk maken de netwerkfunctie te vervullen overeenkomstig de eisen van deze verordening. Die vluchtuitvoeringshandboeken worden verspreid en bijgehouden overeenkomstig passende processen voor kwaliteitsbeheer en documentconfiguratie.

DEEL B

Eisen voor de specifieke raadplegingsmechanismen

Transpondercode:

1. De Netwerkbeheerder stelt een specifiek mechanisme vast voor de coördinatie van en raadpleging over gedetailleerde regelingen voor de toewijzing van SSR-transpondercodes. Dit mechanisme:
- a) garandeert dat rekening wordt gehouden met het effect van het gebruik van SSR-transpondercodes in derde landen, via deelname aan de regelingen voor het beheer van SSR-transpondercodes die zijn uiteengezet in de relevante bepalingen van het „ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document”;

- b) garandeert dat de in punt 3 van deel A bedoelde lijsten van SSR-transpondercodetoewijzingen verenigbaar is met het codebeheerplan dat is uiteengezet in de relevante bepalingen van het „ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document”;
 - c) voorziet in eisen om te garanderen dat de betrokken lidstaten op passende wijze worden geraadpleegd over nieuwe of gewijzigde regelingen voor het beheer van SSR-transpondercodes;
 - d) voorziet in eisen om te garanderen dat de lidstaten op passende wijze worden geraadpleegd over nieuwe of gewijzigde regelingen voor het beheer van SSR-transpondercodes met alle betrokken belanghebbenden op nationaal niveau;
 - e) voorziet in coördinatie met derde landen over het strategische en tactische gebruik van SSR-transpondercodes via de regelingen voor het beheer van SSR-transpondercodes die zijn uiteengezet in de relevante bepalingen van het „ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document”;
 - f) voorziet in minimumtermijnen voor de coördinatie van en de raadpleging over voorstellen voor nieuwe of gewijzigde toewijzingen van surveillance-ondervragingscodes en SSR-transpondercodes;
 - g) garandeert dat wijzigingen van de lijst met SSR-transpondercodetoewijzingen worden goedgekeurd door de betrokken lidstaten;
 - h) voorziet in eisen om te garanderen dat wijzigingen van de lijst met SSR-transpondercodetoewijzingen onmiddellijk na de goedkeuring ervan aan alle belanghebbenden worden meegedeeld, onverminderd nationale procedures voor de mededeling van informatie over het gebruik van SSR-transpondercodes door militaire autoriteiten.
2. In overleg met de nationale militaire autoriteiten ziet de Netwerkbeheerder erop toe dat de nodige maatregelen worden genomen om te garanderen dat de toewijzing en het gebruik van SSR-transpondercodes voor militaire doeleinden geen negatieve gevolgen heeft voor de veiligheid of het efficiënte verloop van het algemene luchtverkeer.

Mode S-ondervragingscode:

3. De Netwerkbeheerder stelt een specifiek mechanisme vast voor de coördinatie van en raadpleging over gedetailleerde regelingen voor de toewijzing van Mode S-ondervragingscodes. Dit mechanisme:
- a) voorziet in termijnen voor de coördinatie van en raadpleging over voorstellen voor nieuwe of gewijzigde toewijzingen van Mode S-ondervragingscodes;
 - b) garandeert dat wijzigingen van het plan voor de toewijzing van Mode S-ondervragingscodes worden goedgekeurd door de bij de wijzigingen betrokken lidstaten;
 - c) zorgt ervoor dat de coördinatie met derde landen over het strategische en tactische gebruik van Mode S-ondervragingscodes plaatsvindt via de werkregelingen voor het beheer van de Mode S-ondervragingscodes;
 - d) voorziet in eisen om te garanderen dat wijzigingen van het plan voor de toewijzing van Mode S-ondervragingscodes onmiddellijk na de goedkeuring ervan aan alle belanghebbenden worden meegedeeld, onverminderd nationale procedures voor de mededeling van informatie over het gebruik van Mode S-ondervragingscodes en SSR-transpondercodes door militaire autoriteiten.
4. De Netwerkbeheerder ziet erop toe dat passend overleg over nieuwe of gewijzigde regelingen voor het beheer van ondervragingscodes wordt gevoerd met de lidstaten, op basis van coöperatieve besluitvorming.
5. In overleg met de nationale militaire autoriteiten ziet de Netwerkbeheerder erop toe dat de nodige maatregelen worden genomen om te garanderen dat de toewijzing en het gebruik van Mode S-ondervragingscodes voor militaire doeleinden geen negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid of het efficiënte verloop van het algemene luchtverkeer.

DEEL C

Eisen inzake gegevensverstrekking

Transpondercode:

1. Aanvragen voor nieuwe of gewijzigde toewijzingen van SSR-transpondercodes moeten beantwoorden aan de in punt 4 van deel A vastgestelde eisen inzake formaat en gegevensconventies, volledigheid, nauwkeurigheid, tijdigheid en motivering.

2. De lidstaten verstrekken de Netwerkbeheerder de onderstaande gegevens en informatie binnen de door de Netwerkbeheerder voorgeschreven termijnen, ter ondersteuning van de verlening van de netwerkfunctie voor SSR-transpondercodes:
 - a) geactualiseerde gegevens betreffende de toewijzing en het gebruik van alle SSR-transpondercodes in het gebied dat onder hun verantwoordelijkheid valt, onverminderd eventuele veiligheidsbeperkingen met betrekking tot de volledige vrijgave van specifieke militaire codetoewijzingen die niet voor het algemene luchtverkeer worden gebruikt;
 - b) een motivering waaruit blijkt dat de bestaande en aangevraagde toewijzingen van SSR-transpondercodes het minimum vormen dat noodzakelijk is om te voorzien in de operationele behoeften;
 - c) nadere informatie over toewijzingen van SSR-transpondercodes die niet meer operationeel vereist zijn en die kunnen worden vrijgegeven voor nieuwe toewijzing in het netwerk;
 - d) verslagen van alle onverwachte tekortkomingen bij de toewijzing van SSR-transpondercodes;
 - e) bijzonderheden van wijzigingen in de installatieplanning of de operationele status van systemen of componenten die gevolgen kunnen hebben voor de toewijzing van SSR-transpondercodes aan vluchten.
3. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten verstrekken de Netwerkbeheerder de onderstaande gegevens en informatie binnen de door de Netwerkbeheerder voorgeschreven termijnen, ter ondersteuning van de verlening van de netwerkfunctie voor SSR-transpondercodes:
 - a) verbeterde positieverslagen die verband houden met systemen voor het beheer van de tactische verkeersstromen en die toewijzingen van SSR-transpondercodes bevatten voor algemene vluchten volgens instrumentvliegeregels, en
 - b) verslagen van alle onverwachte conflicten of gevaren ten gevolge van een feitelijke operationele toewijzing van een SSR-transpondercode, inclusief informatie over de wijze waarop het conflict is opgelost.
4. In reacties van lidstaten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten op de coördinatie van voorgestelde wijzigingen van toewijzingen van SSR-transpondercodes en actualisering van de lijst met toewijzingen van SSR-transpondercodes moet minstens:
 - a) worden nagegaan of conflicten tussen toewijzingen van SSR-transpondercodes kunnen worden verwacht;
 - b) worden bevestigd of de operationele eisen of de efficiëntie nadelig zullen worden beïnvloed;
 - c) worden bevestigd of wijzigingen van toewijzingen van SSR-transpondercodes overeenkomstig de vereiste termijnen ten uitvoer kunnen worden gelegd.

Mode S-ondervragingscode:

5. Aanvragen voor nieuwe of gewijzigde toewijzingen van ondervragingscodes moeten beantwoorden aan de in punt 17 van deel A vastgestelde eisen inzake formaat en gegevensconventies, volledigheid, nauwkeurigheid, tijdigheid en motivering.
6. De lidstaten verstrekken de Netwerkbeheerder de onderstaande gegevens en informatie binnen de door de Netwerkbeheerder voorgeschreven termijnen, ter ondersteuning van de verlening van de dienst voor de toewijzing van ondervragingscodes:
 - a) kenmerken van de Mode S-ondervragingssystemen, zoals gespecificeerd in Verordening (EG) nr. 262/2009;
 - b) bijzonderheden van wijzigingen in de installatieplanning of de operationele status van Mode S-ondervragingssystemen of -onderdelen die gevolgen kunnen hebben voor de toewijzing van ondervragingscodes aan Mode S-ondervragingssystemen.
 - c) een motivering waaruit blijkt dat de bestaande en aangevraagde toewijzingen van ondervragingscodes het minimum vormen dat noodzakelijk is om te voorzien in de operationele behoeften;
 - d) toewijzingen van ondervragingscodes die niet meer operationeel vereist zijn en die kunnen worden vrijgegeven voor nieuwe toewijzing in het netwerk;
 - e) verslagen van alle onverwachte tekortkomingen bij de toewijzing van ondervragingscodes.

-
7. De Netwerkbeheerder gebruikt de antwoorden van de lidstaten op het voorstel voor een plan voor de toewijzing van ondervragingscodes, met inbegrip van:
 - a) de identificatie van eventuele conflicten of gevaren tussen Mode S-ondervragingscodes;
 - b) bevestiging of de operationele eisen of de efficiëntie al dan niet nadelig zullen worden beïnvloed;
 - c) bevestiging of wijzigingen van toewijzingen van Mode S-ondervragingscodes overeenkomstig de vereiste termijnen ten uitvoer kunnen worden gelegd.
 8. De Netwerkbeheerder ondersteunt de lidstaten bij het oplossen van door de lidstaten of Mode S-operators gemelde conflicten met betrekking tot Mode S-ondervragingscodes.
-

BIJLAGE V

MODEL VOOR HET STRATEGISCH NETWERKPLAN

Het strategisch netwerkplan wordt gebaseerd op de volgende structuur:

1. INLEIDING

1.1. Toepassingsgebied van het strategisch netwerkplan (geografisch en in de tijd)

1.2. Voorbereiding van het plan en valideringsproces

2. ALGEMENE CONTEXT EN EISEN

2.1. Beschrijving van de huidige en geplande netwerksituatie, onder meer met betrekking tot het ontwerp van het Europese routenetwerk, de regeling van de luchtverkeersstromen, de luchthavens en de schaarse middelen

2.2. Uitdagingen en kansen in verband met het tijdschema van het plan (inclusief prognose van de verkeersvraag en wereldwijde ontwikkelingen)

2.3. Door de diverse belanghebbenden kenbaar gemaakte prestatiedoelen en bedrijfsvereisten en de EU-wijde prestatiedoelstellingen

3. STRATEGISCHE VISIE

3.1. Beschrijving van de strategische ontwikkeling en vooruitgang van het netwerk, teneinde met succes tegemoet te komen aan de prestatiedoelen en bedrijfsvereisten

3.2. Samenhang met de prestatieregeling

3.3. Samenhang met het Europese ATM-masterplan

3.4. Samenhang met gemeenschappelijke projecten die zijn opgezet overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie

4. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

4.1. Beschrijving van de strategische doelstellingen van het netwerk:

- a) inclusief de coöperatieve aspecten van de deelnemende operationele belanghebbenden in termen van taken en verantwoordelijkheden;
- b) aangeven hoe de strategische doelstellingen tegemoet zullen komen aan de vereisten;
- c) nagaan hoe de vooruitgang bij de verwezenlijking van die doelstellingen zal worden gemeten;
- d) aangeven hoe de strategische doelstellingen gevolgen zullen hebben voor de sector en de andere betrokken gebieden.

5. STRATEGISCHE PLANNING

5.1. Beschrijving van de planning op korte en middellange termijn:

- a) de prioriteiten voor elk van de strategische doelstellingen;
- b) de uitvoering van elk van de strategische doelstellingen in termen van de vereiste inzet van technologie, gevolgen voor de architectuur, menselijke aspecten, kosten, baten en de behoefte aan beheer, middelen en regelgeving;
- c) de vereiste deelname van operationele belanghebbenden aan elk element van het plan, inclusief hun taken en verantwoordelijkheden;
- d) het overeengekomen niveau van betrokkenheid van de Netwerkbeheerder ter ondersteuning van de uitvoering van elk element van het plan voor elke individuele functie.

5.2. Beschrijving van de planning op lange termijn:

- a) het voornemen om alle strategische doelstellingen te verwezenlijken in termen van vereiste technologie en overeenkomstige aspecten van onderzoek en ontwikkeling, gevolgen voor de architectuur, menselijke aspecten, business case, noodzaak aan beheer en regelgeving, en de bijbehorende motivering voor die investeringen vanuit economisch en veiligheidsoogpunt;
- b) de vereiste deelname van operationele belanghebbenden aan elk element van het plan, inclusief hun taken en verantwoordelijkheden.

6. RISICOBEOORDELING

6.1. Beschrijving van de risico's van de uitvoering van het plan.

6.2. Beschrijving van het monitoringproces (inclusief potentiële afwijkingen van initiële doelstellingen).

7. AANBEVELINGEN

7.1. Identificatie van de maatregelen die de Unie en de lidstaten moeten nemen om de uitvoering van het plan te ondersteunen.

BIJLAGE VI

MODEL VOOR HET OPERATIONEEL NETWERKPLAN

Het operationeel netwerkplan moet op de volgende structuur zijn gebaseerd (die wordt afgestemd op de diverse individuele functies en de tijdshorizon van het operationeel netwerkplan, teneinde een weerspiegeling te vormen van het voortschrijdend karakter van het plan en de perioden van drie tot vijf jaar, een jaar, een seizoen, een week en een dag):

1. INLEIDING

1.1. Toepassingsgebied van het operationeel netwerkplan (geografisch en in de tijd)

1.2. Voorbereiding van het plan en valideringsproces

2. BESCHRIJVING VAN HET OPERATIONEEL NETWERKPLAN EN DE OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

- inclusief de coöperatieve aspecten van de deelnemende operationele belanghebbenden in termen van taken en verantwoordelijkheden,
- aangeven hoe de operationele doelstellingen aan bod zullen komen in de tactische, pretactische, kortetermijn- en middellangetermijnfasen van het operationeel netwerkplan en andere prestatiedoelen die in het kader van de prestatieregeling zijn vastgesteld,
- vastgestelde prioriteiten en benodigde middelen voor de planningperiode,
- aangeven welke de gevolgen zijn voor de ATM-sector en andere betrokken gebieden.

3. ALGEMEEN PROCES VOOR OPERATIONELE NETWERKPLANNING

- beschrijving van het algemene proces voor operationele netwerkplanning,
- beschrijving van de strategische wijze waarop het operationeel netwerkplan zich zal ontwikkelen teneinde met succes tegemoet te komen aan de operationele prestatievereisten en andere in het kader van de prestatieregeling vastgestelde prestatiedoelen,
- beschrijving van de gebruikte instrumenten en gegevens.

4. ALGEMENE CONTEXT EN OPERATIONELE EISEN

4.1. Beknopte samenvatting van de voorbije operationele prestaties van het netwerk

4.2. Uitdagingen en kansen met betrekking tot het tijdschema van het plan

4.3. Netwerkverkeersprognoses overeenkomstig de aanhangsels 1 en 2, onder meer:

- netwerkprognoses,
- prognoses met betrekking tot verleners van luchtvaartnavigatiediensten, functionele luchtruimblokken en verkeersleidingscentra,
- prognoses met betrekking tot de belangrijkste luchthavens,
- analyse van de verkeersraming, inclusief diverse scenario's,
- analyse van de gevolgen van bijzondere gebeurtenissen.

4.4. Eisen inzake de operationele prestaties van het netwerk, onder meer:

- algemene eisen inzake netwerkcapaciteit,
- capaciteitseisen met betrekking tot verleners van luchtvaartnavigatiediensten, functionele luchtruimblokken en verkeersleidingscentra,
- luchthavencapaciteit,
- analyse van de capaciteitseisen,
- algemene eisen inzake netwerkomgeving/vluchtefficiëntie,
- algemene eisen inzake netwerkveiligheid,

- vereisten inzake noodgevallen en continuïteit van diensten die gevolgen hebben voor het netwerk.
- 4.5. Operationele behoeften, zoals gemeld door diverse belanghebbenden, inclusief de militaire sector
5. PLANNEN VOOR DE VERBETERING VAN DE OPERATIONELE NETWERKPRESTATIES EN ACTIES OP NETWERKNIVEAU
- beschrijving van de plannen en acties die naar verwachting ten uitvoer zullen worden gelegd op netwerkniveau, onder meer wat het luchtruim, de schaarse middelen en de regeling van de luchtverkeersstromen betreft,
 - beschrijving van de bijdrage van alle plannen en acties tot de operationele prestaties.
6. PLANNEN VOOR DE VERBETERING VAN DE OPERATIONELE PRESTATIES EN OPERATIONELE ACTIES OP LOKAAL NIVEAU
- inclusief een beschrijving van alle plannen en operationele acties die naar verwachting ten uitvoer zullen worden gelegd op lokaal niveau,
 - beschrijving van de bijdrage van alle plannen en acties tot de operationele prestaties,
 - beschrijving van de betrekkingen met derde landen en de werkzaamheden waar de ICAO bij betrokken is.
7. BIJZONDERE GEBEURTENISSEN
- overzicht van bijzondere gebeurtenissen met significante gevolgen voor de luchtverkeersleiding,
 - afzonderlijke bijzondere gebeurtenissen en de afhandeling ervan vanuit netwerkperspectief,
 - belangrijke militaire oefeningen.
8. EISEN MET BETREKKING TOT HET MILITAIRE LUCHTRUIM
- beschikbaarheid van het luchtruim; standaarddagen/-tijdstippen waarop het gereserveerde luchtruim beschikbaar is,
 - ad-hocverzoeken om ongepland gebruik van het gereserveerde luchtruim, en
 - vrijgave van het gereserveerde luchtruim voor civiel gebruik, al dan niet vereist, waarbij dit zo vroeg mogelijk wordt bekendgemaakt.
9. GECONSOLIDEERDE PROGNOSES EN ANALYSE VAN DE OPERATIONELE PRESTATIES VAN HET NETWERK
- doelstellingen en prognoses inzake ATFM-vertragingen/capaciteit op het niveau van het netwerk, een verlener van luchtvaartnavigatiediensten, een functioneel luchtruimblok en een verkeersleidingscentrum,
 - operationele prestaties van luchthavens,
 - prestatiedoelen en prognoses inzake netwerkomgeving/vluchtefficiëntie,
 - gevolgen van bijzondere gebeurtenissen,
 - analyse van de operationele prestatiedoelen en prognoses.
10. IDENTIFICATIE VAN OPERATIONELE KNELPUNTEN EN RISICOBEPERKINGSMAATREGELEN OP NETWERK- EN LOKAAL NIVEAU
- identificatie van operationele knelpunten (veiligheid, capaciteit, vluchtefficiëntie) en potentiële knelpunten, de oorzaken ervan en overeengekomen oplossingen of risicobeperkingsmaatregelen, inclusief opties voor het herstellen van het evenwicht tussen vraag en aanbod.
-

Aanhangsel 1

Luchtverkeersleidingscentra

Het operationeel netwerkplan bevat per luchtverkeersleidingscentrum een gedetailleerde beschrijving van alle in dit aanhangsel geïdentificeerde domeinen, met een beschrijving van de geplande acties voor de operationele verbetering ervan, de vooruitzichten voor de periode, de verkeersprognose, de doelstelling en prognose inzake vertragingen, de belangrijke gebeurtenissen die gevolgen kunnen hebben voor het verkeer, de operationele contacten.

De Netwerkbeheerder voegt voor elk luchtverkeersleidingscentrum daaraan de volgende informatie toe:

- de verkeersprognose,
- een analyse van de actuele operationele prestaties,
- een gekwantificeerde beoordeling van de bereikte capaciteit (capaciteitsbasislijn),
- een gekwantificeerde beoordeling van de vereiste capaciteit voor diverse scenario's van de verkeersontwikkeling (vereist capaciteitsprofiel),
- een gekwantificeerde beoordeling van de geplande operationele verbeteringsmaatregelen op het niveau van de luchtverkeersleidingscentra, zoals overeengekomen met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten,
- doelstellingen en prognoses inzake vertragingen, en
- een analyse van de verwachte operationele prestaties (veiligheid, capaciteit, milieu).

Elke verlener van luchtvaartnavigatiediensten verstrekt de volgende informatie aan de Netwerkbeheerder, die moet worden opgenomen in de individuele beschrijving van het luchtverkeersleidingscentrum:

- lokale doelstelling inzake vertragingen,
 - beoordeling/bevestiging van de verkeersprognose, rekening houdende met de lokale kennis,
 - aantal beschikbare sectoren: sectorconfiguratie/openingsregeling per seizoen/dag van de week/tijdstip,
 - capaciteit/monitoringwaarden voor alle sectoren/verkeersvolumes per configuratie/openingsregeling,
 - geplande of gekende bijzondere gebeurtenissen, inclusief data/tijdstippen en bijbehorend effect op de operationele prestaties,
 - bijzonderheden van geplande operationele verbeteringsmaatregelen, de uitvoeringsregeling daarvan en het bijbehorende negatieve/positieve effect op de capaciteit en/of efficiëntie,
 - bijzonderheden van voorgestelde en bevestigde wijzigingen van de luchtruimstructuur en van het gebruik van het luchtruim,
 - aanvullende, met de Netwerkbeheerder overeengekomen maatregelen,
 - operationele contacten van het luchtverkeersleidingscentrum.
-

*Aanhangsel 2***Luchthavens**

Met betrekking tot de Europese luchthavens die van invloed zijn op de prestaties van het netwerk wordt in het operationeel netwerkplan een gedetailleerde beschrijving gegeven van de in dit aanhangsel geïdentificeerde domeinen, met inbegrip van de geplande maatregelen voor de operationele verbetering ervan, de vooruitzichten voor de periode, de prognose van het verkeer en de vertragingen, de significante gebeurtenissen die gevolgen kunnen hebben voor het verkeer en de operationele contacten.

De Netwerkbeheerder vermeldt voor elke luchthaven, met name op basis van informatie die is ontvangen van luchthavenexploitanten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten:

- de verkeersprognose,
- een analyse van de verwachte operationele prestaties van de geplande maatregelen voor operationele verbetering (veiligheid, capaciteit, milieu).

Voor elke luchthaven die is opgenomen in het operationeel netwerkplan beschikken de luchthavenexploitant en de lokale ATS-eenheid over regelingen om de onderstaande informatie te verstrekken aan de Netwerkbeheerder, welke moet worden opgenomen in de individuele beschrijving van de luchthaven:

- beoordeling/bevestiging van de verkeersprognose, rekening houdende met de lokale kennis,
 - baancapaciteit voor elke baanconfiguratie, actuele en geraamde aankomsten en vertrekken,
 - de duur van de nachtperiode en een capaciteitsspecificatie voor deze periode, voor zover relevant,
 - bijzonderheden van geplande operationele verbeteringsmaatregelen, de uitvoeringsregeling daarvan en het bijbehorende negatieve/positieve effect op de capaciteit en/of efficiëntie,
 - geplande of gekende bijzondere gebeurtenissen, inclusief data/tijdstippen en bijbehorend effect op de operationele prestaties,
 - andere geplande capaciteitsverbeterende factoren,
 - aanvullende, met de Netwerkbeheerder overeengekomen maatregelen.
-