

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 677/2011

z dnia 7 lipca 2011 r.

ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

► **M1**

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r.

nr	strona	data
L 128	1	9.5.2013



ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 677/2011

z dnia 7 lipca 2011 r.

ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe)⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)⁽²⁾, w szczególności jego art. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem rozporządzenia (WE) nr 551/2004 jest wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym. Funkcje sieciowe powinny służyć wspieraniu inicjatyw na poziomie krajowym oraz na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (2) Funkcje sieciowe powinny mieć charakter „usługi świadczonej w interesie ogólnym” na potrzeby europejskiej sieci lotniczej i przyczyniającej się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego poprzez zapewnienie wymaganego poziomu skuteczności, zgodności i koordynacji działań, w tym działań mających zapewnić optymalne wykorzystanie ograniczonych zasobów.
- (3) Projektowanie europejskiej sieci tras oraz koordynowanie ograniczonych zasobów zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 nie powinny naruszać zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów państw członkowskich związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004.
- (4) W decyzji nr 676/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących polityki spektrum radiowego we Wspólnocie Europejskiej (decyzja o spektrum radiowym)⁽³⁾ określono ramy polityczne i prawne dla tego obszaru polityki.
- (5) Należy ustanowić bezstronną i kompetentną organizację (menedżera sieci), która będzie wykonywać zadania niezbędne dla realizacji funkcji sieciowych przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

⁽³⁾ Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 1.

▼B

- (6) Europejska sieć tras powinna być projektowana z myślą o optymalizacji tras zgodnie z koncepcją „od drzwi do drzwi” (*gate-to-gate*) we wszystkich fazach lotu, ze szczególnym uwzględnieniem efektywności lotów oraz aspektów ochrony środowiska.
- (7) Uznaje się prace Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Eurocontrol w zakresie projektowania tras oraz zarządzania częstotliwościami i kodem transpondera radaru wtórnego (SSR), które powinny stanowić podstawę dalszej optymalizacji rozwoju i eksploatacji sieci na poziomie Unii.
- (8) Należy uszanować zobowiązania państw członkowskich względem ICAO w zakresie projektowania tras oraz zarządzania częstotliwościami i kodem transpondera SSR i powinny być one skuteczniej wdrażane w odniesieniu do sieci, przy koordynacji i wsparciu ze strony menedżera sieci.
- (9) Przeznaczenia częstotliwości radiowych dokonuje się w ramach Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU). Państwa członkowskie mają obowiązek zwracać uwagę na potrzeby lotnictwa cywilnego w tym zakresie, a następnie w optymalny sposób wykorzystywać zasoby częstotliwości przeznaczone na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego.
- (10) ICAO opracowała wytyczne, które mają znaczenie dla funkcji kodu transpondera SSR i funkcji częstotliwości radiowych, a także zarządza systemem rejestracji przydziałów częstotliwości na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego w europejskim regionie ICAO, koordynowanym obecnie przez Eurocontrol.
- (11) Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 nakłada wymóg przyjęcia szczegółowych przepisów wykonawczych obejmujących koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą oraz centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i zaspokajania potrzeb w zakresie częstotliwości, tak, aby wspierać projektowanie i działanie sieci.
- (12) Ponieważ zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM) stanowi integralną część funkcji sieciowych, niezbędne jest odpowiednie powiązanie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającym wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego ⁽¹⁾.
- (13) Ponieważ skuteczność zarządzania siecią jest uzależniona od natychmiastowego uruchomienia funkcji sieciowych, państwa członkowskie powierzyły już Eurocontrol zadanie zarządzania przepływem ruchu lotniczego.
- (14) Korzystne jest powierzenie jednej organizacji zadania koordynacji różnych funkcji sieciowych celem rozwoju spójnych, zarówno w perspektywie krótko-, jak i długoterminowej, rozwiązań optymalizacyjnych na poziomie sieci, odpowiadających celom wyznaczonym w odniesieniu do skuteczności działania. Funkcje sieciowe powinny być realizowane przez menedżera sieci oraz na poziomach państw członkowskich i funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej zgodnie z zakresami obowiązków wyznaczonymi w niniejszym rozporządzeniu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10.

▼B

- (15) Menedżer sieci powinien zajmować się aspektami planów, działań i wyników w zakresie zarządzania ruchem lotniczym (ATM) przez państwa członkowskie lub funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, w szczególności jeśli można oczekiwać, że ma to lub może mieć istotny wpływ na skuteczność działania sieci.
- (16) Wydarzenia związane z wybuchem wulkanu Eyjafjallajökull w kwietniu 2010 r. pokazały, że konieczne jest utworzenie centralnej jednostki mogącej przejąć koordynację zarządzania środkami zaradczymi podejmowanymi na poziomie lokalnym, regionalnym i całej sieci, tak by zapewnić szybką reakcję w ewentualnych przyszłych sytuacjach kryzysowych mających wpływ na transport lotniczy.
- (17) Należy zadbać o koordynację między funkcjami sieciowymi a operacjami organizowanymi na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (18) Należy przeprowadzać skuteczne konsultacje z zainteresowanymi stronami na poziomach krajowym, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz sieci.
- (19) Ponieważ porty lotnicze, które stanowią punkty wejścia do sieci oraz wyjścia z sieci, mają istotny wpływ na ogólną skuteczność działania sieci, funkcje sieciowe powinny poprzez unijne centrum monitorowania przepustowości portów lotniczych współpracować z operatorami portów lotniczych działającymi w roli koordynatorów naziemnych celem optymalizacji przepustowości na ziemi, a tym samym zwiększenia ogólnej przepustowości sieci.
- (20) Wdrożenie funkcji sieciowych powinno pozostawać bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty ⁽¹⁾.
- (21) Przy należyтым uwzględnieniu skuteczności działań wojskowych, ogromne znaczenie dla osiągnięcia wyznaczonych celów mają współpraca i koordynacja cywilno-wojskowa. Wprawdzie decyzje dotyczące charakteru, zakresu bądź realizacji działań i szkoleń wojskowych prowadzonych w ramach systemu operacyjnego ruchu lotniczego nie wchodzą w zakres kompetencji Unii, jednak w interesie bezpieczeństwa i wzajemnej skuteczności istotne jest uwzględnienie wspólnych elementów tych operacji i operacji objętych niniejszym rozporządzeniem.
- (22) Funkcje sieciowe powinny pozostawać bez uszczerbku dla art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 mającego na celu zagwarantowanie podstawowych interesów bezpieczeństwa lub polityki obronnej oraz dla stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej przewidzianej w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 551/2004.
- (23) Funkcje sieciowe powinny być realizowane w sposób oszczędny, w szczególności przy uniknięciu powielania nakładów, co powinno umożliwić realizowanie tych funkcji przy niższym – a przynajmniej nie wyższym – zapotrzebowaniu na zasoby finansowe i ludzkie udostępniane przez państwa członkowskie w kontekście niniejszego rozporządzenia, w porównaniu z sytuacją przed wyznaczeniem menedżera sieci.

⁽¹⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

▼B

- (24) Komisja powinna zapewnić właściwy nadzór nad menedżerem sieci.
- (25) Wymogi w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do funkcji sieciowych muszą mieć poziom porównywalny z wymogami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencja) w odniesieniu do zapewniania służb żeglugi powietrznej. Wymogi te, podobnie jak wymogi dotyczące nadzoru nad bezpieczeństwem, powinny zostać określone.
- (26) Względ na państwa trzecie oraz ich włączenie w ustanowienie i wdrożenie funkcji sieciowych powinny wnieść wkład w ogólnoeuropejski wymiar jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (27) Wykaz funkcji sieciowych może zostać rozszerzony zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004.

▼M1**▼B**

- (29) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 691/2010.
- (30) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

*Artykuł 1***Przedmiot i zakres zastosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 w celu umożliwienia optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej możliwości poruszania się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej.

2. Do celu zarządzania siecią niniejsze rozporządzenie stosuje się w szczególności do państw członkowskich, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji), użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz organizacji operacyjnych, na poziomie krajowym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

3. Zgodnie z art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i bez uszczerbku dla eksploatacji państwowych statków powietrznych zgodnie z art. 3 konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym państwa członkowskie stosują niniejsze rozporządzenie w odniesieniu do podlegającej ich zakresowi odpowiedzialności przestrzeni powietrznej w regionach EUR i AFI ICAO.

4. Zgodnie z art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 niniejsze rozporządzenie nie wyklucza zastosowania przez państwo członkowskie środków, jakie są niezbędne do zabezpieczenia podstawowych interesów w zakresie bezpieczeństwa lub polityki obronnej.

▼B*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Ponadto stosuje się następujące definicje:

- 1) „operator portu lotniczego” oznacza „organ zarządzający portem lotniczym” definiowany w art. 2 lit. j) rozporządzeniu (EWG) nr 95/93;
- 2) „koordynator przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym” oznacza funkcję ustanowioną w koordynowanych portach lotniczych w zastosowaniu rozporządzenia (EWG) nr 95/93;
- 3) „projektowanie przestrzeni powietrznej” oznacza proces przyczyniający się do osiągnięcia odnoszących się do sieci celów w zakresie skuteczności działania oraz do zaspokojenia potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej, jak również do utrzymania lub zwiększenia ustalonego poziomu bezpieczeństwa oraz zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej i skuteczności działań na rzecz ochrony środowiska poprzez rozwój i wdrażanie zaawansowanych możliwości i technik nawigacji, ulepszonych sieci tras i powiązanej sektoryzacji, ulepszonych struktur przestrzeni powietrznej oraz procedur zarządzania ruchem lotniczym służących zwiększeniu przepustowości;
- 4) „zarezerwowana przestrzeń powietrzna” oznacza określony fragment przestrzeni powietrznej, czasowo zarezerwowany dla wyłącznego lub szczególnego wykorzystania przez określone kategorie użytkowników;
- 5) „ograniczona przestrzeń powietrzna” oznacza określony fragment przestrzeni powietrznej, w którym w określonym czasie mogą być prowadzone działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych („strefa niebezpieczna”); lub taką przestrzeń powietrzną nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa, w której loty statków powietrznych są ograniczone określonymi warunkami („strefa ograniczona”); lub taką przestrzeń powietrzną nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa, w której loty statków powietrznych są zakazane („strefa zakazana”);
- 6) „struktura przestrzeni powietrznej” oznacza wyszczególniony fragment przestrzeni powietrznej zaprojektowany w taki sposób, aby zapewnić bezpieczną i optymalną eksploatację statków powietrznych;
- 7) „wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza sposób operacyjnego wykorzystywania przestrzeni powietrznej;
- 8) „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę prawną lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub wielu kategorii użytkowników służb żeglugi powietrznej;
- 9) „pasma częstotliwości lotniczych” oznacza wpis określonego pasma częstotliwości dokonany w wykazie przeznaczeń częstotliwości w przepisach ITU dotyczących łączności radiowej, w którym dokonywane są przydziały częstotliwości na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego;
- 10) „sektor ATC” oznacza określony fragment przestrzeni powietrznej, w którym odpowiedzialność za służbę kontroli ruchu lotniczego spoczywa w każdym danym momencie na odpowiednim kontrolerze (odpowiednich kontrolerach) ruchu lotniczego;

▼B

- 11) „trasa służb ruchu lotniczego (trasa ATS)” oznacza określoną część struktury przestrzeni powietrznej, przystosowaną do kanalizowania przepływu ruchu odpowiednio do potrzeb w zakresie zapewnienia służb ruchu lotniczego;
- 12) „koordynacja cywilno-wojskowa” oznacza wzajemne relacje między cywilnymi i wojskowymi organami i składnikami zarządzania ruchem lotniczym, które są niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego, wydajnego i harmonijnego wykorzystania przestrzeni powietrznej;
- 13) „trasa warunkowa” (CDR) oznacza trasę ATS, która jest dostępna na potrzeby planowania i przeprowadzenia lotu tylko z zastrzeżeniem określonych warunków;
- 14) „wspólny proces decyzyjny” oznacza proces, w ramach którego decyzje podejmowane są w oparciu o ciągłe kontakty i konsultacje z państwami członkowskimi, zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, innymi podmiotami;
- 15) „sytuacja kryzysowa w sieci” oznacza stan, w którym niemożliwe jest zapewnienie służb żeglugi powietrznej na wymaganym poziomie i który prowadzi do znacznego zmniejszenia przepustowości sieci, lub stan znacznego zachwiania równowagi między przepustowością sieci a zapotrzebowaniem, lub poważne zakłócenie przepływu informacji w co najmniej jednej części sieci w wyniku nadzwyczajnej i nieprzewidzianej sytuacji;
- 16) „plan usprawnienia europejskiej sieci tras” oznacza plan opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, który uwzględnia wyniki jego działalności operacyjnej w zakresie projektowania sieci tras w perspektywie krótko- i średnioterminowej zgodnie z zasadami przewodnimi planu strategicznego sieci;
- 17) „przestrzeń powietrzna ze swobodą planowania tras” oznacza określoną część przestrzeni powietrznej, w której obrębie użytkownicy mogą swobodnie planować swoje trasy pomiędzy punktem wejścia i punktem wyjścia bez powiązania z siecią tras ATS;
- 18) „przydział częstotliwości” oznacza udzielone przez państwo członkowskie zezwolenie na użytkowanie częstotliwości radiowej lub kanału częstotliwości radiowej zgodnie z określonymi warunkami;
- 19) „wpływ na sieć” oznacza w kontekście funkcji częstotliwości radiowej określonej w załączniku II sytuację, w której przydział częstotliwości radiowej prowadzi do pogorszenia jakości, utrudnienia lub przerwania funkcjonowania co najmniej jednego przydziału częstotliwości radiowej w sieci lub jest sprzeczny z optymalnym wykorzystaniem pasm częstotliwości lotniczych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;
- 20) „różne warianty trasy” oznaczają dostępność dla użytkownika przestrzeni powietrznej więcej niż jednego wariantu trasy w sieci tras ATS;
- 21) „państwa trzecie” oznaczają państwa, które nie są państwami członkowskimi, ale są członkami Eurocontrol lub zawarły z Unią umowę w sprawie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej lub stanowią część funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
- 22) „menedżer sieci” oznacza organizację, której zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 powierzono wykonywanie zadań określonych w tym artykule i w niniejszym rozporządzeniu;

▼B

- 23) „plan operacyjny sieci” oznacza plan opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną celem zorganizowania jego działalności operacyjnej w perspektywie krótko- i średnioterminowej zgodnie z zasadami przewodnimi planu strategicznego sieci. W swojej części dotyczącej projektowania europejskiej sieci tras plan operacyjny sieci obejmuje plan usprawnienia europejskiej sieci tras;
- 24) „plan strategiczny sieci” oznacza plan, spójny z europejskim centralnym planem zarządzania ruchem lotniczym (centralnym planem ATM), opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, określający przewodnie zasady działalności operacyjnej sieci oraz jej perspektywy długoterminowe;
- 25) „organizacja operacyjna” oznacza organizację odpowiedzialną za świadczenie usług inżynierskich i technicznych na potrzeby służb ruchu lotniczego, służb łączności, służb nawigacji lub służb dozoru;
- 26) „wymogi operacyjne” oznaczają wymogi sieci w kategoriach bezpieczeństwa, przepustowości i wydajności;
- 27) „zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną” oznaczają cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, cywilne i wojskowe instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, organizacje operacyjne oraz wszelkie inne grupy zainteresowanych stron uznawane za istotne z punktu widzenia poszczególnych funkcji;
- 28) „konfiguracja sektorowa” oznacza system łączenia sektorów, które są zbudowane i najlepiej przystosowane do spełnienia wymogów operacyjnych i zapewnienia dostępności przestrzeni powietrznej;
- 29) „trasa żądana przez użytkownika” oznacza pożądaną trasę zgłoszoną przez operatora statku powietrznego na etapie projektowania przestrzeni powietrznej celem zaspokojenia jego potrzeb.

ROZDZIAŁ II**ORGANIZACJA FUNKCJI SIECIOWYCH I ZARZĄDZANIE NIMI***Artykuł 3***Wyznaczenie menedżera sieci**

1. Do celów wykonywania zadań niezbędnych dla realizacji funkcji przewidzianych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i w załącznikach do niniejszego rozporządzenia ustanawia się bezstronną i kompetentną organizację (menedżera sieci).
2. Czas trwania kadencji menedżera sieci współgra z okresami odniesienia dla systemu skuteczności działania określonych w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 691/2010. Czas ten jest wystarczająco długi, by umożliwić osiągnięcie dojrzałości w realizacji tych funkcji. Okres ten nie może być krótszy niż dwa okresy odniesienia i może zostać przedłużony.
3. Wyznaczenie menedżera sieci następuje w drodze decyzji Komisji podjętej po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, najpóźniej trzy miesiące po przyjęciu niniejszego rozporządzenia.

▼B

W decyzji tej określa się warunki wyznaczenia, w tym dotyczące finansowania oraz warunki cofnięcia wyznaczenia. Komisja ocenia spełnienie tych warunków na koniec każdego okresu odniesienia, o którym mowa w ust. 2.

4. Menedżer sieci realizuje następujące funkcje:

- a) projektowanie europejskiej sieci tras, zgodnie z załącznikiem I;
- b) koordynowanie ograniczonych zasobów, w szczególności:
 - (i) częstotliwości radiowych w obrębie pasm częstotliwości lotniczych użytkowanych przez ogólny ruch lotniczy, zgodnie z załącznikiem II;
 - (ii) kodów transpondera SSR, zgodnie z załącznikiem III.

Komisja może powierzyć menedżerowi sieci inne funkcje na podstawie art. 6 ust. 3 lub art. 6 ust. 4 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 551/2004.

5. Menedżer sieci realizuje również funkcję zarządzania przepływem ruchu lotniczego, o której mowa w art. 6 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 oraz w rozporządzeniu (UE) nr 255/2010.

Artykuł 4

Zadania menedżera sieci

1. Dla wsparcia realizacji funkcji wymienionych w art. 3 menedżer sieci wykonuje następujące zadania, mając na uwadze stałe usprawnianie działalności operacyjnej sieci w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, przyczyniające się do osiągnięcia ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania przewidzianych w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010, a w szczególności:

- a) opracowuje, utrzymuje i wdraża plan strategiczny sieci określony w art. 5, zgodnie z systemem skuteczności działania przewidzianym w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 oraz z europejskim centralnym planem ATM, przy uwzględnieniu odpowiednich planów żeglugi powietrznej ICAO;
- b) rozwija w szczegółach plan strategiczny sieci w postaci planu operacyjnego sieci, określonego szerzej w art. 6, z uwzględnieniem w szczególności ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania obejmujących okresy od trzech do pięciu lat, roczne, sezonowe, tygodniowe i dzienne;
- c) rozwija zintegrowane projektowanie europejskiej sieci tras, zgodnie z załącznikiem I;
- d) pełni centralną funkcję koordynującą w odniesieniu do częstotliwości radiowych, zgodnie z wymogami art. 6 ust. 4 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i załącznika II do niniejszego rozporządzenia;
- e) koordynuje usprawnianie procesu przeznaczania kodu transpondera SSR określonego w załączniku III;
- f) organizuje zarządzanie funkcjami i bieżące działanie funkcji oraz wykonuje w szczególności obowiązki centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM;

▼B

- g) zapewnia skonsolidowane i skoordynowane podejście do wszystkich planistycznych i operacyjnych działań sieci, w tym do monitorowania i poprawy jej ogólnej skuteczności działania;
- h) wspiera zarządzanie siecią w sytuacjach kryzysowych;
- i) wspiera poszczególne zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną w wykonaniu nałożonych na nie obowiązków, we wdrażaniu systemów i procedur dotyczących zarządzania ruchem lotniczym lub służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) zgodnie z europejskim centralnym planem ATM;
- j) wspiera podmioty, którym powierzono badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym lub analizę zdarzeń, na wniosek tych podmiotów, w obrębie zakresu stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ⁽¹⁾;
- k) zapewnia koordynację z innymi regionami oraz państwami trzecimi, które nie uczestniczą w pracach menedżera sieci.

2. Menedżer sieci wnosi wkład we wdrożenie systemu skuteczności działania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 691/2010.

3. W celu wykonania powierzonych mu zadań menedżer sieci zapewnia, co następuje:

- a) dostępność i funkcjonowanie narzędzi, procesów i spójnych danych oraz możliwość wspólnego z nich korzystania celem wspierania wspólnego procesu decyzyjnego na poziomie sieci, w tym, ale nie wyłącznie, systemów przetwarzania planów lotu oraz zarządzania danymi;
- b) mediację i koordynację między zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz wsparcie dla tych stron we wdrażaniu i realizacji planów oraz powiązanych środków dotyczących sieci stanowiących wynik wspólnego procesu decyzyjnego;
- c) odpowiednią koordynację operacyjną, a także optymalizację, interoperacyjność i wzajemną łączność w obrębie swojego zakresu odpowiedzialności;
- d) koordynację wniosków dotyczących wprowadzenia zmian w odpowiednich dokumentach ICAO dotyczących funkcji sieciowych;
- e) sprawozdawczość zgodnie z art. 20 w zakresie wszystkich aspektów działalności operacyjnej, w tym ograniczonych zasobów;
- f) właściwe powiązania z innymi rodzajami transportu.

4. Na wniosek Komisji lub Agencji menedżer sieci odpowiada na doraźne prośby o informacje, opinie i analizy lub wykonuje inne podobne zadania pomocnicze powiązane z poszczególnymi funkcjami.

*Artykuł 5***Plan strategiczny sieci****▼M1**

1. Celem wytyczenia długoterminowej perspektywy menedżer sieci opracowuje, utrzymuje i wdraża plan strategiczny sieci, który jest dostosowany do okresu odniesienia przewidzianego w art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

⁽²⁾ Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1.

▼B

2. Plan strategiczny sieci zawiera informacje określone w załączniku IV.
3. Plan strategiczny sieci służy osiągnięciu celów w zakresie skuteczności działania w stosunku do funkcji sieciowych określonych w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010.

▼M1

4. Plan strategiczny sieci jest regularnie aktualizowany, przynajmniej 12 miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia.

▼B*Artykuł 6***Plan operacyjny sieci**

1. Celem wdrożenia planu strategicznego sieci na poziomie operacyjnym, menedżer sieci opracowuje szczegółowy plan operacyjny sieci.
2. Plan operacyjny sieci zawiera informacje określone w załączniku V.
3. Plan operacyjny sieci określa w szczególności środki służące osiągnięciu ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania ustanowionych w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 obejmujących okresy od trzech do pięciu lat, roczne, sezonowe, tygodniowe i dzienne.
4. Plan operacyjny sieci uwzględnia wymogi wojskowe, jeżeli zostały określone przez państwa członkowskie.
5. Plan operacyjny sieci obejmuje plan usprawnienia europejskiej sieci tras oraz jego odpowiedniki w odniesieniu do częstotliwości radiowych oraz kodów transpondera SSR.
6. Plan operacyjny sieci wskazuje ograniczenia operacyjne, utrudnienia, środki poprawy sytuacji oraz rozwiązania w zakresie środków zaradczych lub łagodzących.
7. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz operatorzy portów lotniczych zapewniają dostosowanie swoich planów operacyjnych do planu operacyjnego sieci. Menedżer sieci zapewnia spójność planu operacyjnego sieci.
8. Plan operacyjny sieci jest regularnie aktualizowany przy uwzględnieniu wszystkich istotnych zmian dotyczących potrzeb i wymogów funkcji sieciowych.

*Artykuł 7***Kompetencje menedżera sieci**

1. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich, menedżer sieci, wykonując swoje zadania, przyjmuje indywidualne środki stanowiące wynik wspólnego procesu decyzyjnego. Strony, których dotyczą te środki, dokonują ich wdrożenia.
2. Jeżeli obowiązki państwa członkowskiego uniemożliwiają przyjęcie takich indywidualnych środków, menedżer sieci przekazuje daną sprawę Komisji do dalszego rozpatrzenia.

▼B

3. Ponadto menedżer sieci zaleca środki dotyczące innych kwestii związanych z działaniem sieci.
4. Menedżer sieci podejmuje, w zakresie swoich obowiązków, środki służące zapewnieniu osiągnięcia obowiązujących ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania, o których mowa w art. 9 rozporządzenia (UE) nr 691/2010.
5. Menedżer sieci gromadzi, konsoliduje i analizuje wszystkie istotne dane określone w załącznikach I–VI. Na żądanie menedżer sieci udostępnia te dane Komisji, Agencji lub organowi weryfikującemu skuteczność działania przewidzianemu w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010.

*Artykuł 8***Stosunki z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną**

1. W celu wykonywania powierzonych mu zadań monitorowania i poprawy ogólnej skuteczności działania sieci menedżer sieci opracowuje z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną odpowiednie ustalenia robocze, określone w art. 15.
2. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną zapewniają zgodność środków wdrażanych na poziomie lokalnym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej ze środkami przyjętymi, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, na poziomie sieci.
3. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną udostępniają menedżerowi sieci właściwe dane wymienione w załącznikach I–VI, stosując się do wszelkich terminów oraz wymogów dotyczących kompletności lub dokładności, jakie w odniesieniu do ich udostępnienia zostały uzgodnione z menedżerem sieci.
4. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną, których dotyczą indywidualne środki przyjęte przez menedżera sieci na podstawie art. 7 ust. 1, mogą zażądać zmiany tych środków w terminie pięciu dni roboczych od ich przyjęcia. Wniosek o zmianę nie ma skutku zawieszającego w odniesieniu do środków indywidualnych.
5. Menedżer sieci potwierdza lub zmienia przedmiotowe środki w terminie pięciu dni roboczych lub, w przypadku sytuacji kryzysowej w sieci, w ciągu 48 godzin.

*Artykuł 9***Stosunki z państwami członkowskimi**

1. Wykonując powierzone mu zadania, menedżer sieci należycie uwzględnia obowiązki państw członkowskich.
2. Państwa członkowskie informują menedżera sieci w przypadku gdy ich suwerenność oraz obowiązki uniemożliwiają przyjęcie indywidualnych środków na podstawie art. 7 ust. 1.
3. Jeżeli państwa członkowskie są zaangażowane w kwestie operacyjne związane z funkcjami sieciowymi, biorą one udział we wspólnym procesie decyzyjnym i wdrażają na poziomie krajowym środki uzgodnione w ramach tego procesu.



Artykuł 10

Stosunki z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej

1. Państwa członkowskie zapewniają ścisłą współpracę i koordynację między funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej oraz menedżerem sieci, między innymi na poziomie planowania strategicznego oraz taktycznego zarządzania dziennym przepływem i dzienną przepustowością.
2. Dla ułatwienia operacyjnej łączności wzajemnej między funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej menedżer sieci ustanawia, w ścisłej współpracy ze wszystkimi funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, zharmonizowane procesy, procedury i interfejsy, obejmujące również stosowne zmiany, w zakresie aspektów związanych z działalnością menedżera sieci.
3. Państwa członkowskie współpracujące w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zapewniają formułowanie skonsolidowanych stanowisk związanych z funkcjami sieciowymi.
4. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, współpracujące w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, zapewniają formułowanie skonsolidowanych stanowisk związanych z kwestiami operacyjnymi dotyczącymi funkcji sieciowych.
5. Przed ustanowieniem funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej współpracują w taki sposób, aby sformułować skonsolidowane stanowiska dotyczące aspektów związanych z działalnością menedżera sieci.

Artykuł 11

Współpraca cywilno-wojskowa

1. Menedżer sieci zapewnia wprowadzenie właściwych ustaleń, które umożliwiają i ułatwiają odpowiednią koordynację z krajowymi władzami wojskowymi.
2. Państwa członkowskie zapewniają właściwe włączenie władz wojskowych we wszystkie działania związane z funkcjami sieciowymi.
3. Państwa członkowskie zapewniają właściwą reprezentację wojskowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej we wszystkich operacyjnych ustaleniach roboczych i mechanizmach konsultacyjnych ustanowionych przez menedżera sieci.
4. Funkcja projektowania europejskiej sieci tras jest realizowana bez uszczerbku dla rezerwacji lub ograniczeń przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach do wyłącznego lub szczególnego wykorzystania przez państwa członkowskie. Menedżer sieci wspiera i koordynuje dostępność tras warunkowych na takich obszarach zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2150/2005 ⁽¹⁾.

Artykuł 12

Wymogi ogólne dotyczące funkcji sieciowych

Menedżer sieci zapewnia spełnienie wymogów ogólnych dotyczących funkcji sieciowych, określonych w załączniku VI. Wymogi te obowiązują od dnia przyjęcia decyzji w sprawie wyznaczenia menedżera sieci i menedżer sieci spełnia je najpóźniej w dwanaście miesięcy po tym dniu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20.



ROZDZIAŁ III

ZARZĄDZANIE FUNKCJAMI SIECIOWYMI

*Artykuł 13***Wspólny proces decyzyjny**

1. Funkcjami sieciowymi zarządza się w drodze wspólnego procesu decyzyjnego.
2. Wspólny proces decyzyjny obejmuje:
 - a) procedurę konsultacji określoną w art. 14;
 - b) szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji określone w art. 15.
3. W celu przyjmowania środków dotyczących zarządzania funkcjami sieciowymi oraz monitorowania ich skuteczności menedżer sieci powołuje Radę ds. Zarządzania Siecią określoną w art. 16.
4. Jeżeli menedżer sieci uważa, że jedna lub więcej stron utrudnia mu realizację działań, sprawa jest kierowana do Rady ds. Zarządzania Siecią celem rozwiązania.

*Artykuł 14***Procedura konsultacji**

1. Ustanawia się procedurę służącą przeprowadzaniu odpowiednich i regularnych konsultacji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną.
2. Konsultacje dotyczą zasadniczo szczegółowych ustaleń roboczych przewidzianych w art. 15, planu strategicznego sieci, planu operacyjnego sieci, postępów we wdrażaniu tych planów, sprawozdań dla Komisji oraz, w stosownych przypadkach, kwestii operacyjnych.
3. Procedura konsultacji może przebiegać różnie w zależności od charakteru poszczególnych funkcji sieciowych. Aby zapewnić możliwość rozpatrzenia kwestii regulacyjnych, w stosownych przypadkach w procedurze biorą udział państwa członkowskie.
4. Jeżeli zainteresowane strony nie są zadowolone z wyniku konsultacji, dana kwestia jest w pierwszej kolejności przekazywana do właściwego ustalonego mechanizmu konsultacyjnego na poziomie konkretnej funkcji. Jeżeli rozwiązanie problemu nie jest możliwe na poziomie konkretnej funkcji, sprawa jest przekazywana do Rady ds. Zarządzania Siecią celem rozwiązania.

*Artykuł 15***Szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji**

1. Menedżer sieci opracowuje szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji celem uwzględnienia aspektów planistycznych i operacyjnych, uwzględniając w szczególności specyficzny charakter i wymogi poszczególnych funkcji sieciowych określone w załącznikach I–VI.
2. Menedżer sieci zapewnia uwzględnienie w szczegółowych procedurach i ustaleniach roboczych dotyczących operacji reguł dotyczących powiadamiania zainteresowanych stron.
3. Szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji muszą szanować zasadę rozdzielenia świadczenia usług od działań regulacyjnych oraz zapewniać włączenie, w stosownych przypadkach, państw członkowskich.

▼B*Artykuł 16***Rada ds. Zarządzania Siecią**

1. Rada ds. Zarządzania Siecią jest odpowiedzialna za:
 - a) zatwierdzanie planu strategicznego sieci przed jego przyjęciem zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
 - b) zatwierdzanie planów operacyjnych sieci obejmujących okresy roczne oraz od trzech do pięciu lat;
 - c) zatwierdzanie wspólnych procesów decyzyjnych, procedur konsultacji oraz szczegółowych procedur i ustaleń roboczych dotyczących operacji na potrzeby funkcji sieciowych, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
 - d) zatwierdzanie wewnętrznego regulaminu Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa przewidzianej w art. 18 ust. 4, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
 - e) monitorowanie postępów we wdrażaniu planów i zajmowanie się wszelkimi ewentualnymi odstępstwami od pierwotnych planów;
 - f) monitorowanie procesu konsultacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną;
 - g) monitorowanie działań związanych z zarządzaniem funkcjami sieciowymi;
 - h) monitorowanie działań menedżera sieci związanych z sytuacjami kryzysowymi w sieci;
 - i) zatwierdzanie sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 20. Sprawozdanie to dotyczy między innymi wdrożenia planu strategicznego sieci i planu operacyjnego sieci;
 - j) rozwiązywanie problemów, które nie zostały rozwiązane na poziomie poszczególnych funkcji sieciowych;
 - k) ocenę, czy menedżer sieci dysponuje odpowiednimi kompetencjami, zasobami i bezstronnością na potrzeby niezależnego wykonywania powierzonych mu zadań, w tym ustaleniami w zakresie ochrony, odpowiedzialności i sytuacji kryzysowych;
 - l) zatwierdzanie rocznego budżetu menedżera sieci, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
 - m) zatwierdzanie wewnętrznego regulaminu menedżera sieci, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
 - n) zajmowanie się wszelkimi dodatkowymi kwestiami, uznanymi przez nią za istotne.
2. Posiadającymi prawo głosu członkami Rady ds. Zarządzania Siecią są:
 - a) po jednym przedstawicielu instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z każdego, ustanowionego lub będącego w trakcie ustanawiania, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, przy łącznej liczbie głosów przypadającej na wszystkie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wynoszącej cztery;
 - b) czterech przedstawicieli komercyjnych i niekomercyjnych, cywilnych użytkowników przestrzeni powietrznej;

▼B

- c) dwóch przedstawicieli operatorów portów lotniczych;
 - d) dwóch przedstawicieli wojskowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.
3. W skład Rady ds. Zarządzania Siecią wchodzi również:
- a) przewodniczący, mianowany na podstawie kompetencji i wiedzy fachowej na wniosek Komisji oparty w szczególności na propozycjach przedstawionych przez posiadających prawo głosu członków Rady ds. Zarządzania Siecią, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
 - b) jeden przedstawiciel Komisji;
 - c) jeden przedstawiciel Eurocontrol;
 - d) jeden przedstawiciel menedżera sieci.
4. Każdy członek ma zastępcę.
5. Posiadający prawo głosu członkowie Rady ds. Zarządzania Siecią są mianowani na podstawie propozycji przedstawianych przez organizacje, do których należą, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.
6. Komisja może wyznaczyć niezależnych i uznanych ekspertów jako doradców, którzy działają we własnym imieniu i reprezentują szeroki wachlarz dyscyplin obejmujących główne aspekty funkcji sieciowych. Państwa uczestniczące w pracach menedżera sieci wysuwają w tym celu odpowiednie kandydatury.
7. Członkowie wymienieni w ust. 3 lit. a), b) i c) mają prawo do odrzucenia wniosków, które mają wpływ na:
- a) suwerenność i obowiązki państw członkowskich, w szczególności dotyczące porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego oraz spraw obronnych, jak określono w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
 - b) zgodność działań Rady ds. Zarządzania Siecią z celami niniejszego rozporządzenia;
 - c) bezstronność i równość Rady ds. Zarządzania Siecią.
8. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, są przyjmowane przez Radę ds. Zarządzania Siecią zwykłą większością głosów członków posiadających prawo głosu.
9. Jeżeli nie można osiągnąć porozumienia co do kwestii o dużym znaczeniu dla sieci, Rada ds. Zarządzania Siecią przekazuje sprawę Komisji celem podjęcia dalszych działań. Komisja informuje Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

*Artykuł 17***Rola Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej**

1. Menedżer sieci kieruje kwestie o charakterze regulacyjnym do Komisji, która z kolei informuje o nich Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.
2. Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej wydaje opinie w sprawie:
- a) wyznaczenia menedżera sieci;
 - b) mianowania przewodniczącego Rady ds. Zarządzania Siecią;

▼B

- c) mianowania posiadających prawo głosu członków Rady ds. Zarządzania Siecią;
 - d) wewnętrznego regulaminu Rady ds. Zarządzania Siecią;
 - e) planu strategicznego sieci, a w szczególności na wczesnym etapie, w sprawie celów tego planu;
 - f) rocznego budżetu menedżera sieci;
 - g) wewnętrznego regulaminu Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa;
 - h) wspólnych procesów decyzyjnych, procedur konsultacji oraz szczegółowych procedur i ustaleń roboczych dotyczących operacji na potrzeby funkcji sieciowych.
3. Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej może doradzać Komisji, jeżeli Rada ds. Zarządzania Siecią nie może osiągnąć porozumienia co do kwestii o dużym znaczeniu dla sieci.

ROZDZIAŁ IV

ZARZĄDZANIE SIECIĄ W SYTUACJACH KRYZYSOWYCH*Artykuł 18***Ustanowienie Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa**

1. Zarządzanie siecią w sytuacjach kryzysowych wspiera się przez ustanowienie Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (EACCC).
2. Stałymi członkami EACCC są: jeden przedstawiciel państwa członkowskiego sprawującego prezydencję Rady, jeden przedstawiciel Komisji, jeden przedstawiciel Agencji, jeden przedstawiciel Eurocontrol, jeden przedstawiciel władz wojskowych, jeden przedstawiciel instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, jeden przedstawiciel portów lotniczych oraz jeden przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej.
3. W indywidualnych przypadkach skład EACCC może zostać powiększony o ekspertów dobranych w zależności od charakteru konkretnej sytuacji kryzysowej.
4. EACCC przygotowuje swój regulamin wewnętrzny do zatwierdzenia przez Radę ds. Zarządzania Siecią.
5. Menedżer sieci udostępnia zasoby konieczne do ustanowienia i funkcjonowania EACCC.

*Artykuł 19***Obowiązki menedżera sieci i EACCC**

1. Menedżer sieci wspólnie z członkami EACCC jest odpowiedzialny za uruchomienie i dezaktywację EACCC.
2. Menedżer sieci, przy wsparciu EACCC, jest odpowiedzialny za:
 - a) koordynację zarządzania reakcją na sytuację kryzysową w sieci, zgodnie z regulaminem wewnętrznym EACCC, obejmującą ścisłą współpracę z odpowiednimi strukturami w państwach członkowskich;

▼B

- b) wspieranie uruchamiania i koordynacji planów awaryjnych na poziomie państw członkowskich;
- c) przygotowanie środków zaradczych na poziomie sieci celem zapewnienia niezwłocznej reakcji na tego rodzaju sytuacje kryzysowe w sieci, służącej zabezpieczeniu i zapewnieniu ciągłości i bezpieczeństwa funkcjonowania sieci. W tym celu menedżer sieci:
 - (i) monitoruje sytuację sieci pod kątem sytuacji kryzysowych 24 godziny na dobę;
 - (ii) zapewnia skuteczne zarządzanie informacjami i skuteczną komunikację poprzez udostępnianie dokładnych, terminowych i spójnych danych wspierających stosowanie zasad i procedur zarządzania ryzykiem w procesach podejmowania decyzji;
 - (iii) ułatwia zorganizowane gromadzenie i scentralizowane przechowywanie tych danych;
- d) wskazywanie, w stosownych przypadkach, Komisji, Agencji lub państwu członkowskiemu możliwości dodatkowego wsparcia służącego łagodzeniu sytuacji kryzysowej, w tym poprzez współpracę z operatorami innych rodzajów transportu, którzy mogą określić i wdrożyć rozwiązania intermodalne;
- e) monitorowanie przywracania sieci do normalnego funkcjonowania i jej stabilności oraz sprawozdawczość w tym zakresie.

ROZDZIAŁ V

MONITOROWANIE, SPRAWOZDAWCZOŚĆ I NADZÓR*Artykuł 20***Monitorowanie i sprawozdawczość**

1. Menedżer sieci ustanawia proces bieżącego monitorowania:
 - a) operacyjnej skuteczności działania sieci;
 - b) środków zastosowanych przez zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną i państwa oraz osiągniętych rezultatów w zakresie skuteczności działania;
 - c) skuteczności i wydajności każdej z funkcji objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.
2. Proces bieżącego monitorowania pozwala ujawnić wszelkie ewentualne odstępstwa od planu strategicznego sieci i planów operacyjnych sieci. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną wspierają menedżera sieci w tym zadaniu, wykonując pewne zadania, między innymi udostępniając dane.

▼ M1

3. Menedżer sieci corocznie składa sprawozdanie Komisji i Agencji na temat środków podjętych celem wykonania spoczywających na nim zadań. Sprawozdanie to dotyczy poszczególnych funkcji sieciowych oraz ogólnej sytuacji sieci i jest ściśle powiązane z treścią planu strategicznego sieci, planu operacyjnego sieci i planu skuteczności działania sieci, o których mowa w art. 6 lit. d) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013. Komisja informuje Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

▼ B*Artykuł 21***Nadzór nad menedżerem sieci**

Komisja, wspomagana przez Agencję w sprawach dotyczących bezpieczeństwa, zapewnia nadzór nad menedżerem sieci, w szczególności w odniesieniu do wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu oraz w innych przepisach Unii. Komisja składa sprawozdanie Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej corocznie lub na szczególne żądanie.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 22***Stosunki z państwami trzecimi**

Państwa trzecie wraz ze swoimi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną mogą uczestniczyć w pracach menedżera sieci.

*Artykuł 23***Finansowanie menedżera sieci**

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki celem finansowania funkcji sieciowych powierzonych menedżerowi sieci w oparciu o opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej. Menedżer sieci określa swoje koszty w sposób przejrzysty.

*Artykuł 24***Odpowiedzialność**

Menedżer sieci wprowadza ustalenia służące pokryciu jego odpowiedzialności z tytułu wykonywanych zadań. Metoda zastosowana celem zapewnienia pokrycia odpowiedzialności jest odpowiednia do potencjalnych strat i szkód, przy uwzględnieniu prawnego statusu menedżera sieci oraz poziomu dostępnej ochrony ubezpieczeniowej.

*Artykuł 25***Przegląd**

Komisja dokonuje przeglądu skuteczności realizacji funkcji sieciowych najpóźniej do dnia 31 grudnia 2013 r., a następnie w regularnych odstępach czasu, należycie uwzględniając przy tym okresy odniesienia dla systemu skuteczności działania określone w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010.

▼ B*Artykuł 26***Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010**

W rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 ust. 3 dodaje się lit. m) w brzmieniu:

„m) ocenie planu skuteczności działania menedżera sieci, w tym jego zgodności z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania.”;

2) dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Menedżer sieci

1. Menedżer sieci ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 (*) wykonuje następujące zadania w związku z systemem skuteczności działania:

- a) wspiera Komisję poprzez wnoszenie odpowiedniego wkładu w przygotowanie ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania przed rozpoczęciem okresów odniesienia, jak również wkładu w monitorowanie w trakcie okresów odniesienia. W szczególności menedżer sieci zwraca Komisji uwagę na wszelkie przypadki znacznego i trwałego pogorszenia się operacyjnej skuteczności działania;
- b) zgodnie z art. 20 ust. 5 zapewnia Komisji dostęp do wszystkich danych wymienionych w załączniku IV;
- c) wspiera państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w osiąganiu przypisanych im celów w zakresie skuteczności działania w trakcie okresów odniesienia;
- d) opracowuje plan skuteczności działania, który jest przyjmowany jako część planu strategicznego sieci przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia. Plan skuteczności działania jest podawany do wiadomości publicznej i zawiera:
 - (i) cel w zakresie skuteczności działania w odniesieniu do ochrony środowiska, który jest spójny z ogólnounijnym celem w zakresie skuteczności działania dla całego okresu odniesienia, obejmujący roczne wartości stosowane do celów monitorowania;
 - (ii) cele w zakresie skuteczności działania w odniesieniu do pozostałych kluczowych obszarów skuteczności działania, które są spójne z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania dla całego okresu odniesienia, obejmujący roczne wartości stosowane do celów monitorowania;
 - (iii) opis działań planowanych, aby osiągnąć te cele;
 - (iv) w stosownych przypadkach lub jeśli tak postanowi Komisja, dodatkowe kluczowe wskaźniki skuteczności działania oraz cele.

(*) Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.”;

3) w art. 17 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Komisja monitoruje realizację planu skuteczności działania menedżera sieci. Jeśli w okresie odniesienia cele nie są realizowane, Komisja stosuje odpowiednie środki określone w planie skuteczności działania w celu usunięcia nieprawidłowości. Do tego celu stosuje się roczne wartości podane w planie skuteczności działania.”;

▼B

4) załącznik III pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. **Środowisko**

Projektowanie tras: nie dotyczy pierwszego okresu odniesienia. W drugim okresie odniesienia – ocena procedury projektowania tras zastosowanej w planie skuteczności działania oraz jej zgodności z procedurą przygotowania planu usprawnienia europejskiej sieci tras opracowaną przez menedżera sieci.

4. **Przepustowość**

Poziom opóźnień: porównanie spodziewanego poziomu opóźnień ATFM na trasie, zastosowanego w planach skuteczności działania, z wartością odniesienia podaną przez Eurocontrol w procesie planowania przepustowości oraz planie operacyjnym sieci sporządzonym przez menedżera sieci.”.

Artykuł 27

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.



ZAŁĄCZNIK I

FUNKCJA PROJEKTOWANIA EUROPEJSKIEJ SIECI TRAS (ERND)

CZĘŚĆ A

Cel

1. ERND służy:
 - a) stworzeniu planu usprawnienia europejskiej sieci tras na potrzeby bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania ruchu lotniczego, przy należytych uwzględnieniu wpływu na środowisko;
 - b) ułatwieniu, w granicach planu usprawnienia europejskiej sieci tras, rozwoju struktury przestrzeni powietrznej oferującej wymagany poziom bezpieczeństwa, przepustowości, elastyczności, zdolności reagowania, skuteczności działania w zakresie ochrony środowiska oraz płynnego zapewniania wydajnych służb żeglugi powietrznej, z należytych uwzględnieniem potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i obronności;
 - c) zapewnieniu regionalnej wzajemnej łączności i interoperacyjności europejskiej sieci tras w obrębie regionu EUR. ICAO oraz z sąsiadującymi regionami ICAO.
2. Opracowanie planu usprawnienia europejskiej sieci tras opiera się na zasadzie wspólnego procesu decyzyjnego. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras stanowi szczególną dla funkcji ERND część planu operacyjnego sieci i zawiera szczegółowe reguły wdrażające część planu strategicznego sieci dotyczącą funkcji ENRD.
3. Państwa członkowskie pozostają odpowiedzialne za szczegółowe opracowanie, zatwierdzenie i ustanowienie struktur przestrzeni powietrznej dla przestrzeni powietrznej podlegającej ich zakresowi odpowiedzialności.

CZĘŚĆ B

Zasady planowania

1. Bez uszczerbku dla suwerenności państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz dla wymogów państw członkowskich dotyczących porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i kwestii obronności, menedżer sieci, państwa członkowskie, państwa trzecie, użytkownicy przestrzeni powietrznej, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie opracowują, z zastosowaniem wspólnego procesu decyzyjnego, plan usprawnienia europejskiej sieci tras z zastosowaniem zasad projektowania przestrzeni powietrznej określonych w niniejszym załączniku. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras spełnia cele w zakresie skuteczności działania ustanowione dla menedżera sieci w systemie skuteczności działania.
2. Wspólny proces decyzyjny wspierają odpowiednie, stałe i szczegółowe ustalenia robocze, które są określane na poziomie eksperckim przez menedżera sieci z udziałem wszystkich zainteresowanych stron. Ustalenia konsultacyjne będą prowadzone z częstotliwością, która odzwierciedla potrzeby funkcji projektowania europejskiej sieci tras.
3. Aby zapewnić właściwą zdolność połączeniową planu usprawnienia europejskiej sieci tras, menedżer sieci i państwa członkowskie uwzględniają państwa trzecie we wspólnym procesie decyzyjnym zgodnie z art. 22. Zapewnia się odpowiednią współpracę między, z jednej strony, menedżerem sieci i jego szczegółowymi ustaleniami roboczymi na poziomie eksperckim wspierającymi opracowanie planu usprawnienia europejskiej sieci tras oraz, z drugiej strony, odpowiednimi ustaleniami roboczymi na poziomie eksperckim ICAO obejmującymi usprawnienia sieci tras na przylegających obszarach.

▼B

4. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras jest planem kroczącym, który uwzględnia wszystkie elementy konieczne do zapewnienia zaprojektowania europejskiej przestrzeni powietrznej jako jednej całości spełniającej obowiązujące cele w zakresie skuteczności działania.
5. Plan ten obejmuje:
 - a) wspólne zasady ogólne uzupełnione technicznymi specyfikacjami dotyczącymi projektowania przestrzeni powietrznej;
 - b) wymogi dotyczące wojskowej przestrzeni powietrznej;
 - c) uzgodnioną europejską sieć tras oraz, tam gdzie to wykonalne, strukturę przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras zaprojektowane tak, by spełniać wszystkie wymagania użytkowników, ze szczegółowymi informacjami dotyczącymi wszystkich projektów zmian przestrzeni powietrznej;
 - d) dostępność i zasady wykorzystania sieci tras oraz przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras;
 - e) wskazówki dotyczące zalecanej sektoryzacji ATC na potrzeby struktury przestrzeni powietrznej ATS, która jest projektowana, uchwalana i wdrażana przez państwa członkowskie;
 - f) wytyczne dotyczące zarządzania przestrzenią powietrzną;
 - g) ustalony harmonogram rozwoju;
 - h) kalendarz wspólnego cyklu publikacji i wdrożenia, poprzez plan operacyjny sieci;
 - i) przegląd aktualnej i prognozowanej sytuacji sieci, w tym oczekiwanej skuteczności działania w oparciu o bieżące i uzgodnione plany.
6. Menedżer sieci zapewnia właściwe ustalenia w ramach wszystkich działań, tak by umożliwić koordynację cywilno-wojskową w ramach wspólnego procesu decyzyjnego.
7. Menedżer sieci, państwa członkowskie, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie zapewniają spójną integrację uzgodnionych projektów w zakresie projektowania przestrzeni powietrznej, uzgodnioną w ramach wspólnego procesu decyzyjnego, z planem usprawnienia europejskiej sieci tras.
8. Państwa członkowskie i funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej zapewniają zgodność i spójność – przed ich wdrożeniem – projektów w zakresie projektowania przestrzeni powietrznej, dotyczących krajowych i funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, z planem usprawnienia europejskiej sieci tras oraz ich koordynację z tymi państwami, na które projekty te mają wpływ, oraz z menedżerem sieci.
9. Dane dotyczące zmian w projektach, które wymagają zweryfikowania zgodności i które muszą być udostępnione menedżerowi sieci, obejmują między innymi:
 - a) zmiany przebiegu trasy;
 - b) zmiany kierunku trasy;
 - c) zmiany celu trasy;
 - d) opis przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, w tym powiązanych zasad wykorzystania;
 - e) dostępność i zasady wykorzystania trasy;
 - f) zmiany wertykalnych lub horyzontalnych granic sektora;
 - g) dodanie lub usunięcie znaczących punktów;

▼B

- h) zmiany transgranicznego wykorzystania przestrzeni powietrznej;
 - i) zmiany współrzędnych znaczących punktów;
 - j) zmiany mające wpływ na transfer danych;
 - k) zmiany mające wpływ na dane opublikowane w zbiorach informacji lotniczych; oraz
 - l) zmiany mające wpływ na porozumienia o współpracy w odniesieniu do projektowania i wykorzystania przestrzeni powietrznej.
10. Menedżer sieci i państwa członkowskie opracowują, w kontekście niniejszego załącznika i w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, wspólne wnioski dotyczące wprowadzenia zmian w odpowiednich dokumentach ICAO. W szczególności w przypadku zmian dokumentów ICAO dotyczących tras ATS nad wodami na pełnym morzu państwa członkowskie stosują obowiązujące procedury koordynacyjne ICAO.
11. Menedżer sieci, państwa członkowskie, użytkownicy przestrzeni powietrznej, operatorzy portów lotniczych, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie dokonują, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, ciągłego przeglądu planu usprawnienia europejskiej sieci tras, tak by uwzględnić nowe lub zmieniające się potrzeby w odniesieniu do przestrzeni powietrznej. Zapewnia się ciągłą koordynację z władzami wojskowymi.

CZĘŚĆ C**Zasady projektowania przestrzeni powietrznej**

1. Opracowując plan usprawnienia europejskiej sieci tras, menedżer sieci, państwa członkowskie, państwa trzecie, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie, przestrzegają, w ramach wspólnego procesu decyzyjnego, następujących zasad projektowania przestrzeni powietrznej:
- a) określenie i konfiguracja struktur przestrzeni powietrznej opierają się na wymogach operacyjnych, niezależnie od granic krajowych lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej bądź granic rejonów informacji powietrznej (FIR) i niekoniecznie są związane poziomem podziału pomiędzy górną i dolną przestrzenią powietrzną;
 - b) projektowanie struktur przestrzeni powietrznej stanowi przejrzysty proces ukazujący podjęte decyzje i ich uzasadnienie poprzez uwzględnienie wymagań wszystkich użytkowników, przy wzajemnym pogodzeniu aspektów bezpieczeństwa, przepustowości i ochrony środowiska oraz przy należytych uwzględnieniu potrzeb wojskowych i obrony narodowej;
 - c) aktualne i prognozowane zapotrzebowanie ruchu lotniczego, na poziomie sieci i poziomie lokalnym, oraz cele w zakresie skuteczności działania, stanowią materiał wyjściowy dla planu usprawnienia europejskiej sieci tras, mając na celu zaspokojenie potrzeb głównych przepływów ruchu i portów lotniczych;
 - d) zapewnia się łączność wertykalną i horyzontalną, w tym przestrzeni powietrznej terminala oraz struktury przestrzeni powietrznej na przylegających obszarach;
 - e) zapewnia się możliwość wykonywania lotów według, lub możliwie jak najbliżej, tras żądanych przez użytkowników oraz profilów lotu w fazie przelotowej;
 - f) akceptuje się do oceny i ewentualnego rozwinięcia wszystkie wnioski dotyczące struktury przestrzeni powietrznej, w tym dotyczące przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, różnych wariantów tras oraz tras warunkowych, otrzymane od zainteresowanych stron posiadających wymogi operacyjne w danym obszarze;

▼B

- g) projektowanie struktur przestrzeni powietrznej, w tym przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras oraz sektorów ATC, uwzględnia istniejące lub proponowane struktury przestrzeni powietrznej przeznaczone na działalność, która wymaga rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej. W tym celu ustanawia się wyłącznie takie struktury, które są zgodne z zastosowaniem koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA). Struktury te są harmonizowane i współzależne w jak największym stopniu w obrębie całej sieci europejskiej;
 - h) opracowywanie projektu sektora ATC rozpoczyna się od dostosowania wymaganych tras lub przepływów ruchu w ramach iteratywnego procesu, który zapewni zgodność między trasami lub przepływami a sektorami;
 - i) sektory ATC są projektowane celem umożliwienia budowy takich konfiguracji sektorowych, które zaspokajają przepływy ruchu oraz są proporcjonalne i mogą być dostosowywane do zmiennego zapotrzebowania ruchu;
 - j) umowy dotyczące świadczenia usług zawierane są przypadkach, kiedy sektory ATC ze względów operacyjnych muszą zostać zaprojektowane ponad granicami krajowych lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub granicami FIR.
2. Menedżer sieci, państwa członkowskie, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie zapewniają, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, stosowanie następujących zasad w odniesieniu do wykorzystania przestrzeni powietrznej i zarządzania przepustowością przestrzeni powietrznej:
- a) struktury przestrzeni powietrznej są planowane w taki sposób, by ułatwić elastyczne i terminowe wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zarządzanie nią w odniesieniu do wariantów tras, przepływów ruchu, układów konfiguracji sektorowych oraz konfiguracji pozostałych struktur przestrzeni powietrznej;
 - b) struktury przestrzeni powietrznej powinny ułatwiać ustanowienie dodatkowych wariantów tras przy jednoczesnym zapewnieniu ich zgodności (względny przepustowości oraz ograniczenia związane z projektowaniem sektorów).

CZĘŚĆ D**Bieżące monitorowanie wyników w zakresie skuteczności działania na poziomie sieci**

1. Aby zapewnić regularną poprawę skuteczności działania, menedżer sieci, w ścisłej współpracy z państwami, funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej oraz zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, przeprowadza okresowy przegląd skuteczności wprowadzonych struktur przestrzeni powietrznej.
2. Przegląd ten obejmuje między innymi:
 - a) zmiany zapotrzebowania ruchu;
 - b) skuteczność działania i ograniczenia w zakresie przepustowości oraz efektywności lotu na poziomie państwa, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub sieci;
 - c) ocenę aspektów wykorzystania przestrzeni powietrznej z perspektywy cywilnej i wojskowej;
 - d) ocenę stosowanych sektoryzacji oraz konfiguracji sektorowych;
 - e) ocenę integralności i ciągłości struktur przestrzeni powietrznej;
 - f) informowanie Komisji w przypadkach, kiedy wymagane działania naprawcze wykraczają poza kompetencje menedżera sieci.

*ZAŁĄCZNIK II***FUNKCJA CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWEJ****CZĘŚĆ A****Wymogi dotyczące realizacji funkcji**

1. Każde państwo członkowskie wyznacza kompetentną osobę, organ lub organizację jako krajowego menedżera częstotliwości, którego obowiązkiem jest zapewnienie, by przydziały częstotliwości były dokonywane, zmieniane i zwalniane zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji oraz menedżerowi sieci ich nazwiska lub nazwy oraz adresy najpóźniej cztery miesiące po przyjęciu niniejszego rozporządzenia.
2. Menedżer sieci przygotowuje i koordynuje dotyczące sieci strategiczne aspekty widma radiowego, które muszą być właściwie udokumentowane w planie strategicznym sieci oraz w planie operacyjnym sieci. Menedżer sieci wspiera Komisję i państwa członkowskie w przygotowaniu wspólnych stanowisk dotyczących lotnictwa na potrzeby skoordynowanego wkładu państw członkowskich w prace prowadzone na forach międzynarodowych, a w szczególności w prace Europejskiej Konferencji Administracji Poczto- wych i Telekomunikacyjnych (CEPT) oraz Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU).
3. Na wniosek krajowego menedżera częstotliwości lub krajowych mene- dżerów częstotliwości menedżer sieci podejmuje wraz z Komisją i CEPT działania służące uwzględnieniu wszelkich interesów innych branż gospo- darki.
4. Krajowi menedżerowie częstotliwości zgłaszają menedżerowi sieci przy- padki zakłóceń radioelektrycznych, które mają wpływ na europejską sieć lotniczą. Menedżer sieci prowadzi rejestr takich przypadków i wspiera dokonywanie ich oceny. Na wniosek krajowego menedżera częstotliwości lub krajowych menedżerów częstotliwości menedżer sieci koordynuje wszelkie wsparcie konieczne do rozwiązania takich przypadków lub złago- dzenia ich skutków bądź udziela takiego wsparcia, które może mieć również formę działań podejmowanych wspólnie z Komisją i CEPT.
5. Menedżer sieci opracowuje i utrzymuje centralny rejestr zaprojektowany celem przechowywania danych dotyczących wszystkich przydziałów czę- stotliwości radiowych zgodnie z opisem w pkt 14.
6. Państwa członkowskie korzystają z centralnego rejestru celem wypełnienia względem ICAO swoich obowiązków administracyjnych dotyczących rejest- racji przydziałów częstotliwości.
7. Menedżer sieci i krajowi menedżerowie częstotliwości dalej rozwijają i ulep- szają procedury zarządzania częstotliwościami, kryteria planowania, zbiory danych oraz procesy optymalizacji wykorzystania i zajmowania częstotli- wości radiowych przez ogólny ruch lotniczy. Na wniosek państwa człon- kowskiego lub państw członkowskich menedżer sieci proponuje je następnie na szczeblu regionalnym.
8. Jeżeli konieczny jest przydział częstotliwości, wnioskodawca składa u właściwego krajowego menedżera częstotliwości wniosek zawierający wszystkie istotne dane oraz uzasadnienie.
9. Krajowi menedżerowie częstotliwości oraz menedżer sieci dokonują oceny i hierarchizacji wniosków o przydział częstotliwości na podstawie wymogów operacyjnych oraz uzgodnionych kryteriów. Ponadto menedżer sieci wspólnie z krajowymi menedżerami częstotliwości określa ich wpływ na sieć. Menedżer sieci określa odpowiednie kryteria w konsultacji z kraj- owymi menedżerami częstotliwości w ciągu 12 miesięcy od przyjęcia niniej- szego rozporządzenia, a następnie w razie potrzeby dokonuje ich aktualiza- cji.

▼ B

10. W przypadku stwierdzenia wpływu na sieć menedżer sieci wskazuje odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości, tak by umożliwić pozytywne rozpatrzenie wniosku, uwzględniając następujące wymagania:
 - a) konieczność zapewnienia bezpiecznych służb łączności, nawigacji i dozoru;
 - b) konieczność optymalizacji wykorzystania ograniczonych zasobów widma radiowego;
 - c) konieczność przystępnego, sprawiedliwego i przejrzystego dostępu do widma radiowego;
 - d) wymogi operacyjne wnioskodawcy lub wnioskodawców oraz zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną;
 - e) przewidywane przyszłe zapotrzebowanie na widmo radiowe;
 - f) przepisy zawarte w europejskim podręczniku zarządzania częstotliwościami wydanym przez ICAO.
11. W przypadku stwierdzenia braku wpływu na sieć krajowi menedżerowie częstotliwości wskazują odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości, tak by umożliwić pozytywne rozpatrzenie wniosku, uwzględniając wymagania określone w pkt 10.
12. Jeżeli wniosek o przydział częstotliwości nie może zostać rozpatrzony pozytywnie, krajowi menedżerowie częstotliwości mogą zażądać od menedżera sieci przeprowadzenia szczególnego poszukiwania częstotliwości. Aby znaleźć rozwiązanie dla krajowych menedżerów częstotliwości menedżer sieci, wspierany przez krajowych menedżerów częstotliwości, może przeprowadzić szczególną analizę sytuacji w zakresie wykorzystania częstotliwości w danym obszarze geograficznym.
13. Krajowi menedżerowie częstotliwości przydzielają odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości określone w pkt 10, 11 lub 12.
14. Krajowy menedżer częstotliwości rejestruje każdy przydział częstotliwości w centralnym rejestrze, załączając następujące informacje:
 - a) dane zdefiniowane w europejskim podręczniku zarządzania częstotliwościami wydanym przez ICAO, w tym odpowiednie powiązane dane techniczne i operacyjne;
 - b) poszerzone wymagania dotyczące danych wynikające z pkt 7;
 - c) opis operacyjnego wykorzystania przydziału częstotliwości;
 - d) dane kontaktowe zainteresowanej strony zaangażowanej w działalność operacyjną, która korzysta z danego przydziału częstotliwości.
15. Dokonując przydziału częstotliwości dla wnioskodawcy, krajowy menedżer częstotliwości dołącza do niego warunki wykorzystania. Warunki te określają co najmniej, że przydział częstotliwości:
 - a) obowiązuje tak długo, jak częstotliwość jest wykorzystywana celem spełnienia wymogów operacyjnych opisanych przez wnioskodawcę;
 - b) może być przedmiotem wniosku o przesunięcie częstotliwości i że tego rodzaju przesunięcie będzie musiało być wdrożone w określonym terminie;
 - c) podlega zmianie w przypadku zmian wykorzystania operacyjnego opisanego przez wnioskodawcę.
16. Krajowi menedżerowie częstotliwości zapewniają dokonanie każdego wnioskowanego przesunięcia, zmiany lub zwolnienia częstotliwości w uzgodnionym terminie oraz odpowiednią aktualizację centralnego rejestru. Krajowi menedżerowie częstotliwości przekazują odpowiednie uzasadnienie menedżerowi sieci, jeżeli działania te nie mogą zostać dokonane.
17. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r. krajowi menedżerowie częstotliwości zapewniają dostępność w centralnym rejestrze szczegółowych danych operacyjnych, technicznych i administracyjnych, o których mowa w pkt 14, dotyczących wszystkich przydziałów częstotliwości wykorzystywanych w europejskiej sieci lotniczej.

▼B

18. Menedżer sieci i krajowi menedżerowie częstotliwości prowadzą monitorowanie i ocenę pasm częstotliwości lotniczych i przydziałów częstotliwości w oparciu o przejrzyste procedury, tak by zapewnić ich właściwe i wydajne wykorzystanie. Menedżer sieci określa te procedury w konsultacji z krajowymi menedżerami częstotliwości najpóźniej 12 miesięcy od przyjęcia niniejszego rozporządzenia, a następnie w razie potrzeby dokonuje ich aktualizacji. Menedżer sieci identyfikuje w szczególności wszelkie rozbieżności między rejestrem centralnym, celem operacyjnym oraz faktycznym wykorzystaniem przydziału częstotliwości. Menedżer sieci powiadamia o tego rodzaju rozbieżnościach krajowego menedżera częstotliwości, tak by mogły one zostać usunięte w uzgodnionym terminie.
19. Menedżer sieci zapewnia dostępność wspólnych narzędzi ułatwiających planowanie, koordynację, rejestrację, audyty i optymalizację, na poziomie centralnym i krajowym. W szczególności opracowuje się narzędzia wspierające analizę danych przechowywanych w rejestrze centralnym na potrzeby monitorowania skuteczności funkcji oraz na potrzeby projektowania i wdrażania procesu optymalizacji wykorzystania i zajmowania częstotliwości radiowych, o którym mowa w pkt 7.

CZĘŚĆ B**Wymogi dotyczące organizacji funkcji**

1. Wspólny proces decyzyjny z udziałem krajowych menedżerów częstotliwości oraz menedżera sieci opiera się na ustaleniach, które podlegają zatwierdzeniu przez Radę ds. Zarządzania Siecią zgodnie z art. 16 niniejszego rozporządzenia oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
2. W przypadku braku porozumienia co do ustaleń, o których mowa w pkt 1 części B niniejszego załącznika, menedżer sieci lub zainteresowane państwa członkowskie zgłaszają tę kwestię Komisji w celu podjęcia przez nią działań. Zastosowanie ma procedura określona w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
3. W ustaleniach określa się co najmniej:
 - a) kryteria oceny wymogów operacyjnych i ich hierarchizacji;
 - b) minimalne okresy czasu na koordynację nowych lub zmienionych przydziałów częstotliwości radiowych;
 - c) mechanizmy zapewniające osiągnięcie odpowiednich ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania przez menedżera sieci i krajowych menedżerów częstotliwości;
 - d) że rozszerzone procedury, kryteria i procesy dotyczące zarządzania częstotliwościami nie mają negatywnego wpływu na analogiczne procedury, kryteria i procesy stosowane przez inne państwa w kontekście regionalnych procedur ICAO;
 - e) wymogi zapewniające przeprowadzanie przez państwa członkowskie odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania z wszystkimi zainteresowanymi stronami na poziomie krajowym i europejskim.
4. Wstępne ustalenia w zakresie koordynacji częstotliwości radiowych są w pełni zgodne z istniejącymi ustaleniami. Zmiany tych ustaleń są określane we współpracy z krajowymi menedżerami częstotliwości i służą ograniczeniu zbędnych struktur i procedur w stopniu, w jakim jest to możliwe z praktycznego punktu widzenia.
5. Koordynacja w zakresie strategicznego i taktycznego wykorzystania częstotliwości radiowych z sąsiadującymi krajami, które nie uczestniczą w pracach menedżera sieci, jest prowadzona w ramach regionalnych ustaleń roboczych ICAO. Następuje to w celu umożliwienia sąsiadującym krajom dostępu do usług menedżera sieci.

▼B

6. Menedżer sieci i krajowi menedżerowie częstotliwości uzgadniają ogólne priorytety w odniesieniu do funkcji, tak by usprawnić projektowanie i funkcjonowanie europejskiej sieci lotniczej. Priorytety te są zapisywane w formie części planu strategicznego sieci oraz planu operacyjnego sieci poświęconych częstotliwościom radiowym, które to części są konsultowane z zainteresowanymi stronami. Hierarchizacja może w szczególności dotyczyć poszczególnych pasm, obszarów i usług.
7. Państwa członkowskie zapewniają właściwą koordynację wykorzystania pasm częstotliwości lotniczych przez użytkowników wojskowych z krajowymi menedżerami częstotliwości oraz menedżerem sieci.

*ZAŁĄCZNIK III***FUNKCJA KODU TRANSPONDERA****CZĘŚĆ A****Wymogi dotyczące funkcji kodu transpondera**

1. Cele tej funkcji są następujące:
 - a) zwiększenie wewnętrznej spójności procesu przeznaczania kodu transpondera poprzez przypisanie jasnych ról i obowiązków wszystkim zaangażowanym stronom zainteresowanym, z ogólną skutecznością działania sieci jako nadrzędnym motywem procesu przeznaczania kodu;
 - b) zapewnienie większej przejrzystości przeznaczeń kodu transpondera oraz faktycznego wykorzystania kodu, umożliwiającej lepszą ocenę ogólnej wydajności sieci;
 - c) zapewnienie, poprzez zapisanie w przepisach, podstaw regulacyjnych umożliwiających lepsze egzekwowanie przepisów i lepszy nadzór.
2. Kody transpondera SSR są przeznaczane przez menedżera sieci państwom członkowskim i instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej w sposób, który prowadzi do ulepszenia ich bezpiecznej i wydajnej dystrybucji z uwzględnieniem:
 - a) wymogów operacyjnych wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną;
 - b) faktycznych i przewidywanych poziomów ruchu lotniczego;
 - c) wymaganego wykorzystania kodów transpondera SSR zgodnie z odpowiednimi przepisami regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (Facilities and Services Implementation Document) oraz materiałów zawierających wytyczne.
3. Wykaz przeznaczeń kodu transpondera SSR, który zawiera opis wszystkich aktualnych przeznaczeń kodów SSR w przestrzeni powietrznej określonej w art. 1 ust. 3, jest przez cały czas udostępniany przez menedżera sieci państwom członkowskim, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej oraz państwom trzecim.
4. Formalny proces ustanawiania, oceny i koordynacji wymogów dotyczących przeznaczeń kodu transpondera SSR jest wdrażany przez menedżera sieci z uwzględnieniem wszystkich niezbędnych, cywilnych i wojskowych rodzajów wykorzystania kodów transpondera SSR.
5. Formalny proces określony w pkt 4 obejmuje co najmniej odpowiednie uzgodnione procedury, terminy i cele w zakresie skuteczności działania na potrzeby zakończenia następujących działań:
 - a) złożenie wniosków dotyczących przeznaczenia kodu transpondera SSR;
 - b) ocena wniosków dotyczących przeznaczenia kodu transpondera SSR;
 - c) koordynacja proponowanych zmian do przeznaczeń kodu transpondera SSR z państwami członkowskimi i państwami trzecimi zgodnie z wymogami określonymi w części B;
 - d) okresowy audyt przeznaczeń kodu SSR oraz potrzeb w tym zakresie w celu optymalizacji sytuacji, w tym ponownego przeznaczenia istniejących przeznaczeń kodów;
 - e) okresowa zmiana, zatwierdzenie i dystrybucja łącznego wykazu przeznaczeń kodu transpondera SSR określonego w pkt 3;
 - f) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie nieoczekiwanych konfliktów między przydziałami kodów transpondera SSR;

▼B

- g) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie błędnych przydziałów kodów transpondera SSR, wykrytych w trakcie kontroli utrzymania kodów;
 - h) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie problemu nieoczekiwanych niedoborów przeznaczeń kodów transpondera SSR;
 - i) udostępnienie danych i informacji zgodnie z wymogami określonymi w części C.
6. Wnioski o przeznaczenie kodu transpondera SSR otrzymane w ramach procesu określonego w pkt 4 są weryfikowane przez menedżera sieci pod kątem zgodności z wymogami obowiązującymi w ramach procesu odnośnie do konwencji formatu i danych, kompletności, dokładności, terminowości i uzasadnienia.
 7. Państwa członkowskie zapewniają przydzielenie kodów transpondera SSR statkom powietrznym zgodnie z wykazem przeznaczeń kodów transpondera SSR określonym w pkt 3.
 8. W imieniu państw członkowskich oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej menedżer sieci może eksploatować scentralizowany system przydzielania kodów transpondera SSR oraz zarządzania nimi na potrzeby automatycznego przydzielania kodów transpondera SSR do ogólnego ruchu lotniczego.
 9. Menedżer sieci wdraża procedury i narzędzia okresowej oceny faktycznego wykorzystania kodów transpondera SSR przez państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.
 10. Menedżer sieci, państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uzgadniają plany i procedury służące okresowej analizie oraz określaniu przyszłych wymogów w odniesieniu do kodu transpondera SSR. Analiza ta obejmuje wskazanie potencjalnego wpływu na skuteczność działania, którego źródłem mogą być prognozowane ewentualne niedobory przeznaczeń kodów transpondera SSR.
 11. Opracowuje się i aktualizuje podręczniki operacyjne zawierające niezbędne instrukcje oraz informacje umożliwiające realizację funkcji sieciowej zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia. Podręczniki te są rozprowadzane i aktualizowane zgodnie z odpowiednimi procesami zarządzania jakością oraz dokumentacją.

CZĘŚĆ B**Wymogi dotyczące szczególnego mechanizmu konsultacji**

1. Menedżer sieci ustanawia szczególny mechanizm koordynacji i konsultacji szczegółowych ustaleń dotyczących przeznaczenia kodów transpondera SSR, który:
 - a) zapewnia uwzględnienie wpływu wykorzystania kodów transpondera SSR w państwach trzecich poprzez udział w ustaleniach roboczych dotyczących zarządzania kodem transpondera SSR, określonych w odpowiednich przepisach regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (Facilities and Services Implementation Document);
 - b) zapewnia zgodność wykazu przeznaczeń kodów transpondera SSR, określonego w części A pkt 3, z planem zarządzania kodem określonym w odpowiednich przepisach regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (Facilities and Services Implementation Document);
 - c) określa wymogi zapewniające przeprowadzanie z państwami członkowskimi, których to dotyczy, odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania kodem transpondera SSR;
 - d) określa wymogi zapewniające przeprowadzanie przez państwa członkowskie odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania kodem transpondera SSR z wszystkimi zainteresowanymi stronami, których to dotyczy, na poziomie krajowym;

▼B

- e) zapewnia koordynację z państwami trzecimi w odniesieniu do strategicznego i taktycznego wykorzystania kodów transpondera SSR, poprzez udział w ustaleniach roboczych dotyczących zarządzania kodem transpondera SSR określonych w odpowiednich przepisach regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (Facilities and Services Implementation Document);
 - f) określa minimalne terminy na koordynację i konsultację proponowanych nowych lub zmienionych przeznaczeń kodu transpondera SSR;
 - g) zapewnia podleganie zmian w wykazie przeznaczeń kodów transpondera SSR zatwierdzeniu przez państwa członkowskie, których dotyczy dana zmiana;
 - h) określa wymogi zapewniające poinformowanie wszystkich zainteresowanych stron o zmianach w wykazie przeznaczeń kodów transpondera SSR bezpośrednio po ich zatwierdzeniu, bez uszczerbku dla krajowych procedur przekazywania informacji o wykorzystaniu kodów transpondera SSR przez władze wojskowe.
2. Menedżer sieci, w koordynacji w krajowymi władzami wojskowymi, zapewnia podjęcie środków niezbędnych do zagwarantowania, że przeznaczenie kodów transpondera SSR oraz ich wykorzystanie do celów wojskowych nie mają negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lub sprawny przepływ ogólnego ruchu lotniczego.

CZĘŚĆ C**Wymogi dotyczące udostępniania danych**

1. Wnioski złożone w sprawie nowych lub zmienionych przeznaczeń kodu transpondera SSR spełniają obowiązujące w ramach procesu określonego w części A pkt 4 wymogi odnośnie do konwencji formatu i danych, kompletności, dokładności, terminowości i uzasadnienia.
2. Następujące dane i informacje przekazywane są na żądanie przez państwa członkowskie menedżerowi sieci, w uzgodnionych terminach wyznaczonych przez menedżera sieci, celem wsparcia realizacji funkcji sieciowej w odniesieniu do kodów transpondera SSR:
 - a) aktualny wykaz przeznaczeń i wykorzystania wszystkich kodów transpondera SSR w obszarze, za który są odpowiedzialne, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń związanych z bezpieczeństwem, dotyczących pełnego ujawnienia szczególnych przeznaczeń kodu do celów wojskowych, niewykorzystywanych przez ogólny ruch lotniczy;
 - b) uzasadnienie celem wykazania, że istniejące i wnioskowane przeznaczenia kodów transpondera SSR stanowią minimum niezbędne do spełnienia wymogów operacyjnych;
 - c) szczegółowe informacje na temat wszelkich przeznaczeń kodów transpondera SSR, które nie są już wymagane do celów operacyjnych i które mogą zostać zwolnione do ponownego przeznaczenia w obrębie sieci;
 - d) zgłoszenia wszelkich faktycznych i nieoczekiwanych niedoborów przeznaczeń kodów transpondera SSR;
 - e) szczegółowe informacje na temat wszelkich zmian planowania instalacji lub statusu operacyjnego systemów lub ich elementów, które mogą mieć wpływ na przydzielanie kodów transpondera SSR do lotów.
3. Następujące dane i informacje przekazywane są menedżerowi sieci na żądanie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w uzgodnionych terminach wyznaczonych przez menedżera sieci, celem wsparcia realizacji funkcji sieciowej w odniesieniu do kodów transpondera SSR:

▼B

- a) skorelowane raporty o pozycji w ramach rozszerzonego systemu taktycznego zarządzania przepływem, zawierające przydziały kodu transpondera SSR dla ogólnego ruchu lotniczego wykonującego loty zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
 - b) zgłoszenia wszelkich faktycznych i nieplanowanych sytuacji konfliktowych lub niebezpiecznych spowodowanych przez aktualny operacyjny przydział kodu transpondera SSR, w tym informacje na temat tego, w jaki sposób sytuacja konfliktowa została rozwiązana.
4. Odpowiedzi państw członkowskich oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na koordynację proponowanych zmian w przeznaczeniach kodu transpondera SSR oraz aktualizacje wykazu przeznaczeń kodu transpondera SSR zawierają co najmniej:
- a) wskazanie, czy przewiduje się bądź nie pojawienie się ewentualnej sytuacji konfliktowej lub niebezpiecznej między przeznaczeniami kodu transpondera SSR;
 - b) potwierdzenie, czy będzie to miało lub nie negatywny wpływ na wymogi operacyjne lub wydajność;
 - c) potwierdzenie, że zmiany przeznaczeń kodu transpondera SSR mogą zostać wdrożone w żądanych terminach.



ZALĄCZNIK IV

WZÓR PLANU STRATEGICZNEGO SIECI

Plan strategiczny sieci opiera się na następującej strukturze:

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. Zakres planu strategicznego sieci (geograficzny i czasowy)
 - 1.2. Przygotowanie planu oraz procedura zatwierdzenia
2. KONTEKST OGÓLNY I WYMOGI OGÓLNE
 - 2.1. Opis aktualnej i planowanej sytuacji w sieci, obejmujący ERND, ATFM, porty lotnicze i ograniczone zasoby
 - 2.2. Wyzwania i możliwości w okresie obowiązywania planu (w tym prognoza zapotrzebowania ruchu oraz zmiany w skali światowej)
 - 2.3. Cele w zakresie skuteczności działania oraz wymogi komercyjne wyrażone przez poszczególne zainteresowane strony, jak również ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania
3. WIZJA STRATEGICZNA
 - 3.1. Opis strategii, zgodnie z którą sieć będzie się rozwijała, tak by skutecznie osiągnąć docelowe parametry skuteczności działania oraz spełnić wymogi komercyjne
 - 3.2. Zgodność z systemem skuteczności działania
 - 3.3. Zgodność z europejskim centralnym planem ATM
4. CELE STRATEGICZNE
 - 4.1. Opis celów strategicznych w odniesieniu do sieci:
 - a) uwzględnienie aspektów współpracy z uczestniczącymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w kategoriach ról i obowiązków;
 - b) wskazanie, w jaki sposób cele strategiczne odpowiadają wymogom;
 - c) wskazanie sposobu pomiaru postępów na drodze do osiągnięcia tych celów;
 - d) wskazanie wpływu, jaki cele strategiczne będą miały na branżę oraz pozostałe obszary, których to dotyczy.
5. PLANOWANIE STRATEGICZNE
 - 5.1. Opis planowania krótko- i średnioterminowego:
 - a) priorytety dla każdego celu strategicznego;
 - b) realizacja każdego z celów strategicznych w kategoriach wymaganego wdrożenia technologii, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, powiązanych kosztów i korzyści, jak również niezbędnego systemu zarządzania oraz niezbędnych zasobów i regulacji;
 - c) wymagany udział zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną w każdym elemencie planu, w tym ich role i obowiązki;
 - d) uzgodniony stopień zaangażowania menedżera sieci we wsparcie realizacji każdego elementu planu dla każdej poszczególnej funkcji.
 - 5.2. Opis planowania długoterminowego:
 - a) zamiar osiągnięcia każdego z celów strategicznych w kategoriach wymaganej technologii i odpowiednich aspektów dotyczących badań i rozwoju, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, uzasadnienia ekonomicznego, niezbędnego systemu zarządzania oraz niezbędnych regulacji, jak również powiązanych względów bezpieczeństwa i względów ekonomicznych uzasadniających te inwestycje;

▼ M1

- b) wymagany udział zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną w każdym elemencie planu, w tym ich role i obowiązki.

6. OCENA RYZYKA

- 6.1. Opis zagrożeń związanych z realizacją planu.
- 6.2. Opis procesu monitorowania (w tym ewentualne odstępstwa od pierwotnych celów).

7. ZALECENIA

- 7.1. Wskazanie działań, jakie Unia i państwa członkowskie mają podjąć celem wsparcia realizacji planu.



ZAŁĄCZNIK V

MODEL PLANU OPERACYJNEGO SIECI

Plan operacyjny sieci opiera się na następującej strukturze ogólnej (która zostanie dostosowana do poszczególnych funkcji oraz do czasowego horyzontu planu operacyjnego sieci, tak by uwzględnić jego kroczący charakter i zawarte w nim okresy od trzech do pięciu lat, roczne, sezonowe, tygodniowe i dzienne):

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. Zakres planu operacyjnego sieci (geograficzny i czasowy)
 - 1.2. Przygotowanie planu oraz procedura zatwierdzenia
2. OPIS PLANU OPERACYJNEGO SIECI, OPERACYJNYCH POZIOMÓW DOCELOWYCH ORAZ CELÓW
 - uwzględnienie aspektów współpracy z uczestniczącymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w kategoriach ról i obowiązków,
 - wskazanie sposobu, w jaki operacyjne poziomy docelowe oraz cele zostaną uwzględnione na etapie taktycznym, przedtaktycznym, krótko-terminowym i średnioterminowym planu operacyjnego sieci, jak również w pozostałych celach w zakresie skuteczności działania ustanowionych na podstawie rozporządzenia w sprawie systemu skuteczności działania,
 - ustanowione priorytety i niezbędne zasoby w okresie objętym planem,
 - wskazanie wpływu na branżę ATM oraz pozostałe obszary, których to dotyczy.
3. OGÓLNY PROCES PLANOWANIA OPERACJI W SIECI
 - Opis ogólnego procesu planowania operacji w sieci,
 - opis strategii, zgodnie z którą będzie się zmieniał i rozwijał plan operacyjny sieci, tak by skutecznie spełnić wymogi operacyjne w zakresie skuteczności działania oraz pozostałe cele w zakresie skuteczności działania ustanowione na podstawie rozporządzenia w sprawie systemu skuteczności działania,
 - opis wykorzystywanych narzędzi i danych.
4. KONTEKST OGÓLNY I WYMOGI OPERACYJNE
 - 4.1. Skrótowy opis dotychczasowej skuteczności działania sieci w kategoriach operacyjnych
 - 4.2. Wyzwania i możliwości w okresie obowiązywania planu
 - 4.3. Prognoza ruchu w sieci zgodnie z dodatkami 1 i 2, w tym:
 - prognoza dla sieci,
 - prognozy dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz ośrodków kontroli obszaru (ACC),
 - prognoza dla głównych portów lotniczych,
 - analiza prognoz ruchu obejmująca cały zakres możliwych scenariuszy,
 - analiza wpływu zdarzeń szczególnych.
 - 4.4. Wymogi dotyczące operacyjnej skuteczności działania sieci, w tym:
 - ogólne wymogi dotyczące przepustowości sieci,
 - wymogi w zakresie przepustowości w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz ACC,

▼B

- przepustowość portów lotniczych,
 - analiza wymogów dotyczących przepustowości,
 - ogólne wymogi dotyczące warunków sieci/efektywności lotu,
 - ogólne wymogi dotyczące bezpieczeństwa sieci,
 - wymogi dotyczące sytuacji awaryjnych oraz ciągłość usług mająca wpływ na sieć.
- 4.5. Potrzeby operacyjne wyrażone przez poszczególne zainteresowane strony, w tym wojsko
5. PLANY I DZIAŁANIA NA POZIOMIE SIECI SŁUŻĄCE ZWIĘKSZENIU OPERACYJNEJ SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI
- Opis planów i działań, które mają zostać wdrożone na poziomie sieci, obejmujących przestrzeń powietrzną, ograniczone zasoby oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM),
 - opis wkładu każdego z tych planów i działań w operacyjną skuteczność działania.
6. PLANY I DZIAŁANIA NA POZIOMIE LOKALNYM SŁUŻĄCE ZWIĘKSZENIU OPERACYJNEJ SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI
- W tym opis wszystkich planów i działań, które mają zostać wdrożone na poziomie lokalnym,
 - opis wkładu każdego z tych planów i działań w operacyjną skuteczność działania,
 - opis stosunków z państwami trzecimi oraz prac związanych z ICAO.
7. ZDARZENIA SZCZEGÓLNE
- Przegląd zdarzeń szczególnych o znacznym wpływie na zarządzanie ruchem lotniczym,
 - poszczególne zdarzenia szczególne oraz postępowanie z nimi z perspektywy sieci,
 - główne ćwiczenia wojskowe.
8. WYMOGI DOTYCZĄCE WOJSKOWEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ
- 8.1. Wojskowe instytucje zapewniające zarządzanie ruchem lotniczym, które są odpowiedzialne za obszary o zarezerwowanej lub oddzielonej przestrzeni powietrznej, wymieniają z menedżerem sieci, za pośrednictwem właściwej komórki zarządzania przestrzenią powietrzną, następujące informacje zgodnie z przepisami krajowymi:
- dostępność przestrzeni powietrznej: domyślne dni/okresy dostępności zarezerwowanej przestrzeni powietrznej,
 - doraźne wnioski o nieplanowane wykorzystanie zarezerwowanej przestrzeni powietrznej,
 - zwolnienie zarezerwowanej przestrzeni powietrznej do użytku cywilnego w sytuacji, gdy nie jest potrzebna, i poinformowanie o tym z jak największym wyprzedzeniem.
9. SKONSOLIDOWANE PROGNOZY I ANALIZY OPERACYJNEJ SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI
- poziomy docelowe i prognozy dotyczące opóźnień/przepustowości w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w odniesieniu do sieci, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz ośrodków kontroli obszaru (ACC),
 - operacyjna skuteczność działania portów lotniczych,
 - prognozy i poziomy docelowe skuteczności działania dotyczące warunków sieci/efektywności lotu,
 - wpływ zdarzeń szczególnych,
 - analiza prognoz i poziomów docelowych operacyjnej skuteczności działania.

▼B

10. WSKAZANIE OBSZARÓW UTRUDNIEŃ OPERACYJNYCH ORAZ ŚRODKÓW ZARADCZYCH NA POZIOMIE SIECI I POZIOMIE LOKALNYM
 - Wskazanie utrudnień operacyjnych (bezpieczeństwo, przepustowość, efektywność lotu), istniejących i potencjalnych utrudnień, ich przyczyn oraz uzgodnionych rozwiązań lub działań zaradczych, w tym możliwości równoważenia zapotrzebowania na przepustowość (*demand capacity balancing*, DCB).



Dodatek 1

Ośrodki kontroli obszaru (ACC)

Plan operacyjny sieci zawiera szczegółowy opis dla poszczególnych ośrodków kontroli obszaru dla wszystkich obszarów, obejmujący ich planowane środki ulepszeń operacyjnych, perspektywy na okres obowiązywania planu, prognozę ruchu, poziom docelowy i prognozę opóźnień, istotne zdarzenia mogące mieć wpływ na ruch oraz kontakty operacyjne.

Dla każdego ACC menedżer sieci podaje:

- prognozę ruchu,
- analizę aktualnej operacyjnej skuteczności działania,
- ilościową ocenę osiągniętej przepustowości (poziom odniesienia dla przepustowości),
- ilościową ocenę wymaganej przepustowości dla różnych scenariuszy zmian poziomu ruchu lotniczego (wymagany profil przepustowości),
- ilościową ocenę planowanych na poziomie ACC działań służących ulepszeniom operacyjnym, uzgodnionych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,
- poziom docelowy i prognozę w odniesieniu do opóźnień,
- analizę oczekiwanej operacyjnej skuteczności działania (bezpieczeństwo, przepustowość, ochrona środowiska).

Każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przekazuje menedżerowi sieci następujące informacje celem ich włączenia do opisu poszczególnych ACC:

- lokalny poziom docelowy w odniesieniu do opóźnień,
- ocenę/potwierdzenie prognozy ruchu, z uwzględnieniem wiedzy o warunkach lokalnych,
- liczbę dostępnych sektorów: konfigurację sektorową/system otwierania dla sezonu/dnia tygodnia/pory dnia,
- wartości dotyczące przepustowości/monitorowania dla każdego sektora/natężenie ruchu na konfigurację/system otwierania,
- planowane lub znane zdarzenia szczególne, w tym ich daty/godziny oraz związany z nimi wpływ na operacyjną skuteczność działania,
- szczegółowe informacje na temat planowanych środków służących ulepszeniom operacyjnym, harmonogram ich wdrożenia oraz związany z nimi negatywny/pozytywny wpływ na przepustowość lub wydajność,
- szczegółowe informacje na temat proponowanych i potwierdzonych zmian w strukturze przestrzeni powietrznej i wykorzystaniu przestrzeni powietrznej,
- dodatkowe działania uzgodnione z menedżerem sieci,
- kontakty operacyjne ACC.

*Dodatek 2***Porty lotnicze**

Plan operacyjny sieci zawiera szczegółowy opis dla głównych europejskich portów lotniczych dla wszystkich obszarów, obejmujący ich planowane środki służące ulepszeniom operacyjnym, perspektywy na okres obowiązywania planu, prognozę ruchu i opóźnień, istotne zdarzenia mogące mieć wpływ na ruch oraz kontakty operacyjne.

Dla każdego głównego portu lotniczego menedżer sieci podaje:

- prognozę ruchu,
- analizę oczekiwanej operacyjnej skuteczności działania (bezpieczeństwo, przepustowość, ochrona środowiska).

Każdy port lotniczy ujęty w planie operacyjnym sieci przekazuje menedżerowi sieci następujące informacje celem ich włączenia do opisu poszczególnych portów lotniczych:

- ocenę/potwierdzenie prognozy ruchu, z uwzględnieniem wiedzy o warunkach lokalnych,
- przepustowość pasa startowego dla każdej konfiguracji pasów startowych oraz aktualnych i prognozowanych czasów przylotów i odlotów,
- w stosownych przypadkach, określenie przepustowości w okresie nocnym oraz długość takiego okresu,
- szczegółowe informacje na temat planowanych środków służących ulepszeniom operacyjnym, harmonogram ich wdrożenia oraz związany z nimi negatywny/pozytywny wpływ na przepustowość lub wydajność,
- planowane lub znane zdarzenia szczególne, w tym ich daty/godziny oraz związany z nimi wpływ na operacyjną skuteczność działania,
- pozostałe planowane środki służące udostępnieniu przepustowości,
- dodatkowe działania uzgodnione z menedżerem sieci.

*ZAŁĄCZNIK VI***WYMOGI OGÓLNE DOTYCZĄCE FUNKCJI SIECIOWYCH****1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA**

Menedżer sieci ustanawia swoją organizację i zarządza nią zgodnie ze strukturą, która wspiera bezpieczeństwo funkcji sieciowych.

Struktura organizacyjna określa:

- a) upoważnienia, obowiązki i odpowiedzialność osób mianowanych na poszczególne stanowiska, w szczególności personelu kierowniczego odpowiedzialnego za funkcje związane z bezpieczeństwem, jakością, ochroną i zasobami ludzkimi;
- b) stosunki i zależności służbowe między poszczególnymi częściami i procesami organizacji.

2. BEZPIECZEŃSTWO

Menedżer sieci dysponuje systemem zarządzania bezpieczeństwem, który obejmuje wszystkie funkcje sieciowe realizowane przez niego zgodnie z poniższymi zasadami. Menedżer sieci:

- a) opisuje ogólne zasady i reguły rządzące organizacją w odniesieniu do bezpieczeństwa (określane dalej jako „polityka”), w taki sposób, aby w jak największym stopniu spełnić potrzeby odpowiednich zainteresowanych stron;
- b) ustanawia funkcję monitorowania zgodności, która obejmuje procedury zaprojektowane w celu weryfikacji, czy wszystkie funkcje są realizowane zgodnie z obowiązującymi wymogami, standardami i procedurami. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania personelu kierowniczego odpowiedzialnego w danym przypadku o poczynionych ustaleniach, tak by w razie potrzeby zapewnić skuteczne i szybkie wdrożenie działań naprawczych;
- c) dostarcza dowody funkcjonowania systemu zarządzania za pomocą instrukcji i dokumentów monitorowania;
- d) wyznacza przedstawicieli personelu kierowniczego do monitorowania zgodności z procedurami zapewniającymi bezpieczne i skuteczne praktyki operacyjne oraz odpowiedniego charakteru tych procedur;
- e) dokonuje przeglądów stosowanego systemu zarządzania i w stosownych przypadkach podejmuje działania naprawcze;
- f) zarządza bezpieczeństwem wszystkich powierzonych mu funkcji sieciowych. W ramach tego procesu ustanawia on oficjalne relacje ze wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, tak, aby mieć możliwość identyfikowania zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego wynikających z ich działalności, oceny tych zagrożeń oraz właściwego zarządzania ryzykiem wiążącym się z tymi zagrożeniami;
- g) określa procedury zarządzania bezpieczeństwem przy wprowadzaniu nowych lub zmianie istniejących systemów funkcjonalnych.

3. OCHRONA

Menedżer sieci dysponuje systemem zarządzania ochroną, który obejmuje wszystkie funkcje sieciowe realizowane przez niego zgodnie z poniższymi zasadami. Menedżer sieci:

- a) zapewnia ochronę podlegających mu obiektów i personelu, tak by zapobiec sprzecznym z prawem zakłóceniom, które mogłyby mieć wpływ na bezpieczeństwo funkcji sieciowych, którymi zarządza;
- b) zapewnia ochronę danych operacyjnych, które otrzymuje, generuje lub w inny sposób wykorzystuje, w taki sposób, że dostęp do nich mają tylko osoby upoważnione;

▼B

- c) określa procedury dotyczące oceny i redukcji zagrożeń związanych z ochroną, monitorowania i polepszania ochrony, przeglądów ochrony oraz upowszechniania zdobytych doświadczeń;
- d) określa środki służące wykrywaniu naruszeń zasad dotyczących ochrony oraz ostrzeganiu personelu za pomocą odpowiednich ostrzeżeń;
- e) określa środki ograniczania skutków naruszeń zasad dotyczących ochrony oraz wskazywania działań naprawczych i procedur ograniczających ryzyko celem zapobieżenia ponownym naruszeniom.

4. INSTRUKCJE OPERACYJNE

Menedżer sieci ustanawia i aktualizuje instrukcje operacyjne dotyczące prowadzonych przez niego operacji, do użytku i dla instruktażu personelu operacyjnego. Menedżer sieci dba o to, by:

- a) instrukcje operacyjne zawierały instrukcje i informacje potrzebne personelowi operacyjnemu do wykonywania jego obowiązków;
- b) odpowiednie części instrukcji operacyjnych były dostępne dla zainteresowanych pracowników;
- c) personel operacyjny był szybko informowany o zmianach instrukcji operacyjnych, które wykorzystuje celem wypełniania swoich obowiązków, jak również o ich wejściu w życie.

5. WYMOGI DOTYCZĄCE PERSONELU

Menedżer sieci zatrudnia właściwie wykwalifikowany personel, tak by zapewnić wykonywanie powierzonych mu funkcji sieciowych w sposób bezpieczny, sprawny, ciągły i stabilny. W tym kontekście menedżer sieci ustanawia zasady w zakresie szkoleń personelu.

6. PLANY AWARYJNE

Menedżer sieci ustanawia plany awaryjne dla wszystkich realizowanych przez niego funkcji sieciowych na wypadek zdarzeń, które skutkują znacznym pogorszeniem jakości lub przerwaniem prowadzonych operacji.

7. WYMOGI DOTYCZĄCE SPRAWOZDAWCZOŚCI

Zgodnie z art. 20 menedżer sieci corocznie przedstawia sprawozdanie ze swojej działalności. Sprawozdanie to obejmuje jego działalność operacyjną, jak również istotne działania i zmiany, szczególnie w obszarze bezpieczeństwa.

Sprawozdanie roczne zawiera co najmniej:

- ocenę realizacji sprawowanych funkcji sieciowych,
- skuteczność działania w porównaniu z celami w zakresie skuteczności działania określonymi w planie strategicznym sieci, określając faktyczną skuteczność działania względem planu operacyjnego sieci poprzez wykorzystanie wskaźników skuteczności działania określonych w planie operacyjnym sieci,
- wyjaśnienie różnic w stosunku do poszczególnych celów oraz określenie środków służących usunięciu wszelkich rozbieżności w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,
- zmiany w dziedzinie operacyjnej i w infrastrukturze,
- informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami oraz zainteresowanymi stronami;
- informacje na temat polityki kadrowej.

▼B

8. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY OPERACYJNE

Menedżer sieci jest w stanie wykazać, że jego metody działania i procedury operacyjne są zgodne z innymi przepisami Unii, a w szczególności z rozporządzeniem (UE) nr 255/2010.