

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/123

z dnia 24 stycznia 2019 r.

ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 6 ust. 4 i art. 6 ust. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Funkcje sieciowe powinny być usługami świadczonymi w interesie ogólnym, wykonywanymi na potrzeby/w ramach europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN – zwanej dalej „siecią”). Powinny one przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego poprzez zapewnienie wymaganego poziomu skuteczności działania, interoperacyjności, zgodności i koordynacji działań, w tym działań mających zapewnić optymalne wykorzystanie ograniczonych zasobów.
- (2) Projektowanie europejskiej sieci tras, zarządzanie przepustowością sieci i przepływami ruchu lotniczego oraz koordynacja ograniczonych zasobów, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004, powinny pozostawać bez uszczerbku dla zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz ich zakresów obowiązków dotyczących porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i kwestii obronności, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾.
- (3) Sieć powinna obejmować wszystkie elementy fizyczne i operacyjne, które wpływają na osiągnięcia statków powietrznych, w szczególności ich punktualność i efektywność lotu, eksploatowanych w przestrzeni powietrznej w regionie EUR. Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego.
- (4) Europejska sieć tras powinna być projektowana z myślą o poprawie efektywności tras zgodnie z koncepcją „od drzwi do drzwi” (*gate-to-gate*) we wszystkich fazach lotu, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów efektywności lotów oraz ochrony środowiska.
- (5) Działania operacyjne mające na celu rozwój efektywnych struktur przestrzeni powietrznej oraz zarządzanie dostępną przepustowością są niezbędne do ciągłego doskonalenia operacji sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i przyczynić się do osiągnięcia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. Wspomniane działania operacyjne powinny umożliwić efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zapewnić użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

- (6) Funkcja zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) stanowi integralną część funkcji sieciowych w kontekście optymalizacji dostępnej przepustowości w ramach użytkowania przestrzeni powietrznej. W związku z tym funkcję tę należy bardziej uszczegółowić, z należytym uwzględnieniem rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 ⁽³⁾.
- (7) W rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 przewidziano przyjęcie szczegółowych przepisów wykonawczych mających na celu koordynację i harmonizację procesów i procedur służących zwiększeniu efektywności zarządzania częstotliwościami lotniczymi. Szczegółowe przepisy wykonawcze są również potrzebne do scentralizowania funkcji koordynacji wczesnego rozpoznawania i zaspokajania potrzeb w zakresie częstotliwości, aby wspierać projektowanie i funkcjonowanie sieci.
- (8) Prace ICAO w zakresie projektowania tras, zarządzania przepływem ruchu lotniczego, zarządzania częstotliwościami i kodami transpondera radarowego powinny zostać wykorzystane jako podstawa optymalizacji rozwoju i funkcjonowania sieci.
- (9) Państwa członkowskie powinny wywiązać się ze swoich zobowiązań wobec ICAO w zakresie projektowania tras, zarządzania przepływem ruchu lotniczego, zarządzania częstotliwościami oraz kodami transpondera radarowego i powinny skuteczniej je wdrażać w odniesieniu do sieci. Menedżer sieci powinien zapewniać koordynację i wsparcie w tym obszarze.
- (10) Realizacja funkcji zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) nie powinna naruszać przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 ⁽⁴⁾. Porty lotnicze, które są punktami wejścia do sieci i wyjścia do sieci, mają kluczowe znaczenie dla ogólnej skuteczności działania sieci. Z tego względu funkcja ta powinna obejmować współpracę z operatorami portów lotniczych działającymi w roli koordynatorów naziemnych w celu optymalizacji przepustowości na ziemi. Poprawi to ogólną przepustowość sieci. Ponadto należy ustanowić procedury zwiększające spójność pomiędzy przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych a planami lotu w celu zoptymalizowania dostępnej przepustowości sieci, w tym portów lotniczych.
- (11) Przeznaczenia częstotliwości radiowych dokonuje się w ramach Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU). Państwa członkowskie mają obowiązek zgłaszać ITU potrzeby swojego lotnictwa cywilnego w tym zakresie, a następnie w optymalny sposób wykorzystywać pasmo częstotliwości przeznaczone na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego. Decyzja nr 676/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾ określa ramy polityczne i prawne tego obszaru.
- (12) ICAO opracowała wytyczne dotyczące kodów transponderów radarowych, w tym kodów interogatorów modu S, a także funkcji częstotliwości radiowej. Prowadzi również system rejestrowania przydziałów częstotliwości na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego w europejskim regionie ICAO. Jego obsługą zajmuje się organizacja Eurocontrol, która działa w roli menedżera sieci.
- (13) Wydarzenia związane z zestrzeleniem samolotu MH 17 w przestrzeni powietrznej Ukrainy w dniu 17 lipca 2014 r. oraz atakiem terrorystycznym w porcie lotniczym w Brukseli w dniu 22 marca 2016 r. pokazały, że istnieje potrzeba posiadania centralnej jednostki, która może pomóc w koordynacji środków łagodzących na szczeblu lokalnym, regionalnym i sieciowym, umożliwiając w przyszłości szybkie reagowanie na sytuacje kryzysowe mające wpływ na transport lotniczy.
- (14) Menedżer sieci powinien działać jako bezstronny i kompetentny organ realizujący czynności niezbędne do wykonywania funkcji sieciowych przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 w sposób skuteczny i z odpowiednimi zasobami. Kandydat na menedżera sieci powinien przedstawić dowody dotyczące środków i zasobów, jakie planuje wykorzystać w celu spełnienia wymogów nałożonych na ten organ. Menedżer sieci powinien być reprezentowany przez osobę piastującą kierownicze stanowisko z podmiotu wyznaczonego do pełnienia funkcji menedżera sieci.
- (15) Koordynacja różnych funkcji sieciowych wspierających działania na poziomie lokalnym i podregionalnym przez jeden organ ułatwi opracowywanie spójnych krótko- i długoterminowych celów operacyjnych i strategicznych oraz ich realizację zgodnie z celami w zakresie skuteczności działania. Na poziomie państw członkowskich i funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej strony zaangażowane w działalność operacyjną i menedżer sieci powinni jednak realizować funkcje sieciowe zgodnie z zakresami obowiązków określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie 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 (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

⁽⁵⁾ Decyzja 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) (Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 1).

- (16) W 2017 r. Komisja dokonała przeglądu zarządzania, uzgodnień finansowych, podstawy kosztów i efektywności kosztowej funkcji sieciowych. Przegląd pozwolił ustalić, że dla menedżera sieci korzystne byłyby wzmocnienie struktury zarządzania i zwiększenie samodzielności.
- (17) Funkcje sieciowe powinny być zapewniane w efektywny kosztowo sposób, w szczególności pozwalający uniknąć powielania działań.
- (18) Obowiązki i zadania menedżera sieci powinny być jasno określone w odniesieniu do wdrażania funkcji sieciowych i skuteczności działania sieci. Powinno to obejmować wszelkie usługi lub czynności, których zcentralizowana realizacja w oparciu o ustalenia robocze i procedury operacyjne uzgodnione ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną jest korzystna dla tych zainteresowanych stron.
- (19) Zadania powierzone menedżerowi sieci, związane z monitorowaniem infrastruktury oraz wspólnych usług wsparcia sieci, powinny być realizowane z pełnym uwzględnieniem opinii państw członkowskich i stron zaangażowanych w działalność operacyjną.
- (20) Menedżer sieci powinien być zaangażowany w przygotowanie planów i działań operacyjnych związanych z wykonywaniem funkcji sieciowych na poziomie krajowym i podregionalnym, jeżeli przedmiotowe plany i działania mają wpływ na skuteczność działania sieci.
- (21) Aby zapewnić odpowiednią skuteczność działania sieci, plan operacyjny sieci powinien obejmować działania operacyjne i lokalne wartości referencyjne, które uwzględniają zmieniające się warunki sieciowe i mają na celu osiągnięcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. Ponadto menedżer sieci powinien określić ograniczenia operacyjne i wąskie gardła oraz zaproponować odpowiednie działania.
- (22) Stosowanie zasad należytego zarządzania jest niezbędne do ciągłej poprawy zarządzania przepływem ruchu lotniczego w Unii, przewidywania wzrostu przepływu ruchu lotniczego oraz jak najlepszego wykorzystania dostępnej przepustowości, przy jednoczesnym ograniczeniu skutków przepływu ruchu lotniczego dla środowiska naturalnego. Należy zatem ustanowić wspólne ramy planowania i wprowadzania usprawnień w zakresie skuteczności działania sieci. W tym celu na poziomie sieci należy opracować plan strategiczny i plan operacyjny.
- (23) Menedżer sieci i strony zaangażowane w działalność operacyjną powinni współpracować ze sobą w celu poprawy zarządzania przepływem ruchu lotniczego i zastosowania odpowiednich środków naprawczych. Menedżer sieci powinien w szczególności mieć możliwość wprowadzenia środków ATFM, aby jak najlepiej wykorzystać dostępną przepustowość i propagować jak najlepsze udostępnianie tej przepustowości w sektorach ATC.
- (24) Funkcje sieciowe nie powinny naruszać przepisów art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 mających na celu zagwarantowanie podstawowych interesów bezpieczeństwa i polityki obronnej. Funkcje sieciowe powinny również pozostawać bez uszczerbku dla stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej przewidzianej w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 551/2004.
- (25) Należy zadbać o koordynację między funkcjami sieciowymi a operacjami organizowanymi na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (26) Skuteczność działań wojskowych oraz współpraca i koordynacja cywilno-wojskowa mają ogromne znaczenie dla osiągnięcia wyznaczonych celów. Niniejsze rozporządzenie nie powinno obejmować decyzji dotyczących treści, zakresu lub realizacji operacji wojskowych oraz szkoleń w ramach systemu operacyjnego ruchu lotniczego. W interesie bezpieczeństwa i wzajemnej efektywności ważne jest jednak uwzględnienie wspólnych elementów tych operacji oraz operacji objętych niniejszym rozporządzeniem.
- (27) Konieczne jest zapewnienie terminowego i skutecznego wykonywania funkcji sieciowych oraz wspieranie menedżera sieci w realizacji jego zadań poprzez ustanowienie efektywnych ram konsultacji ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz szczegółowych ustaleń roboczych i procedur dotyczących operacji.
- (28) Należy przeprowadzać skuteczne konsultacje z zainteresowanymi stronami na poziomach: krajowym, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz sieci.
- (29) Aby zapewnić właściwe zarządzanie wykonywaniem funkcji sieciowych, należy ustanowić Radę ds. Zarządzania Siecią.

- (30) Aby zapewnić skuteczne podejmowanie decyzji, Rada ds. Zarządzania Siecią powinna posiadać ograniczoną liczbę członków z zakresem obowiązków operacyjnych i zarządczych oraz rozległą wiedzę teoretyczną i praktyczną w dziedzinie ATM. Członkowie ci powinni w zrównoważony sposób reprezentować interesy wszystkich zainteresowanych stron. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej państw stowarzyszonych uczestniczących w pracach menedżera sieci również powinny mieć – za pośrednictwem przedstawicieli – możliwość udziału w pracach Rady ds. Zarządzania Siecią.
- (31) Proces decyzyjny Rady ds. Zarządzania Siecią należy usprawnić poprzez dostęp do odpowiednich informacji i porad operacyjnych grupy roboczej ds. operacji, w skład której wejdą kierownicy operacyjni.
- (32) W celu zapewnienia skuteczności zarządzania kryzysowego na poziomie sieci oraz wsparcia Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa w realizacji jej zadań należy utworzyć sieć krajowych punktów kontaktowych. Punkty kontaktowe powinny ułatwiać zaangażowanie organów krajowych i zapewniać ścisłą współpracę z odpowiednimi strukturami na poziomie państw członkowskich w przypadku sytuacji kryzysowych.
- (33) Biorąc pod uwagę zwierzchnictwo państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz ich wymogi dotyczące porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i kwestii obronnych, jak również ich zakresy obowiązków odnośnie do funkcji sieciowych, państwa członkowskie powinny być informowane i konsultowane w sprawie wszystkich środków mających istotny wpływ na skuteczność działania sieci. Komisja powinna jak najlepiej wykorzystywać bieżące posiedzenia komitetu w celu uwzględnienia ich opinii.
- (34) Menedżer sieci powinien dysponować odpowiednim budżetem umożliwiającym mu osiągnięcie konkretnych docelowych parametrów określonych w systemie skuteczności działania i realizację jego programu prac. Budżet ten należy wyodrębnić z ogólnego budżetu podmiotu wyznaczonej do pełnienia funkcji menedżera sieci, jeśli podmiot ten pełni również jakiegokolwiek inne funkcje. Rada ds. Zarządzania Siecią powinna potwierdzać spójność budżetu menedżera sieci z rocznym programem prac menedżera sieci.
- (35) Komisja powinna zapewnić właściwy nadzór nad menedżerem sieci. Nadzór ten powinien uwzględniać rolę Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego jako właściwego organu w zakresie certyfikacji menedżera sieci i nadzoru nad nim.
- (36) Państwa trzecie, które mają zawarte umowy z Unią, powinny być zaangażowane w tworzenie i wdrażanie funkcji sieciowych w celu wzmocnienia ogólnoeuropejskiego wymiaru jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (37) Niniejsze rozporządzenie należy uwzględnić doświadczenia zdobyte podczas wykonywania funkcji sieciowych od 2011 r. i ustanawia zrewidowane wspólne zasady wykonywania funkcji sieciowych. Należy zatem uchylić rozporządzenie Komisji (WE) nr 677/2011 ⁽⁶⁾.
- (38) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady wykonywania funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (funkcji sieciowych) zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004. Określa ono również zasady zarządzania sytuacjami kryzysowymi w sieci.
2. Niniejsze rozporządzenie obejmuje następujące funkcje sieciowe:
 - a) projektowanie europejskiej sieci tras (ERND);

⁽⁶⁾ 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 (Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1).

- b) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM), o którym mowa w art. 6 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 oraz w rozporządzeniu (UE) nr 255/2010;
- c) w odniesieniu do koordynacji ograniczonych zasobów:
- (i) częstotliwości radiowe w obrębie pasm częstotliwości lotniczych użytkowanych przez ogólny ruch lotniczy;
 - (ii) kody transponderów radarowych.
3. Na potrzeby realizacji funkcji sieciowych niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do państw członkowskich, menedżera sieci, Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”), użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, na poziomach: lokalnym, krajowym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.
4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionie ICAO EUR, w której za zapewnianie służb ruchu lotniczego w rozumieniu art. 2 ust. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 odpowiedzialne są państwa członkowskie. Niniejsze rozporządzenie może mieć również zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionach ICAO: EUR, NAT, AFI i MID, w której za zapewnianie służb ruchu lotniczego odpowiedzialne są państwa trzecie, o których mowa w art. 24 ust. 1.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 oraz w art. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005⁽⁷⁾.

Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „ograniczone zasoby” oznaczają środki dostarczane na potrzeby skutecznego funkcjonowania ATM, których dostępność jest ograniczona i koordynowana centralnie przez menedżera sieci w celu zapewnienia skuteczności działania europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (sieci);
- 2) „pasmo częstotliwości lotniczych” oznacza wpis określonego pasma częstotliwości w wykazie przeznaczeń częstotliwości łączności radiowej Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego, w którym dokonywane są przydziały częstotliwości na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego;
- 3) „operator portu lotniczego” oznacza organ, którego zadaniem – w powiązaniu z inną działalnością lub w inny sposób – na mocy krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych – jest administrowanie lub zarządzanie obiektami portu lotniczego oraz koordynowanie i kontrolowanie działalności różnych podmiotów w porcie lotniczym lub w ramach danego systemu portów lotniczych;
- 4) „koordynator przydziałów czasu na start lub lądowanie” oznacza wykwalifikowaną osobę fizyczną lub prawną wyznaczoną zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 95/93;
- 5) „strony zaangażowane w działalność operacyjną” oznaczają cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, cywilne i wojskowe instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz operatorów portów lotniczych działających w przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 1 ust. 4;
- 6) „menedżer sieci” oznacza podmiot, któremu powierzono zadania niezbędne do wykonywania funkcji, o których mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004;
- 7) „państwa stowarzyszone” oznaczają państwa trzecie będące członkami Eurocontrol inne niż państwa, które uczestniczą w pracach menedżera sieci zgodnie z art. 24 ust. 1;
- 8) „system skuteczności działania” oznacza ramy regulacyjne służące poprawie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, jak określono w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20).

- 9) „wspólny proces decyzyjny” oznacza proces, w ramach którego decyzje podejmowane są w oparciu o kontakty i konsultacje z państwami członkowskimi, stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, innymi podmiotami, zgodnie z art. 15–17;
- 10) „organ weryfikujący skuteczność działania” oznacza niezależną grupę ekspertów ds. skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, utworzoną decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2016/2296 ⁽⁸⁾;
- 11) „Rada ds. Zarządzania Siecią” oznacza radę ustanowioną na mocy niniejszego rozporządzenia, która monitoruje wykonywanie funkcji sieciowych i kieruje tym procesem, z uwzględnieniem realizacji zadań menedżera sieci zgodnie z art. 18;
- 12) „działanie operacyjne” oznacza działanie na poziomach: lokalnym, krajowym, FAB lub sieci, jak określono w planie operacyjnym sieci, w oparciu o wspólne podejmowanie decyzji z udziałem stron zaangażowanych w działalność operacyjną i menedżera sieci;
- 13) „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;
- 14) „współpraca cywilno-wojskowa” oznacza wzajemne relacje między cywilnymi i wojskowymi organami i elementami ATM, o których mowa w art. 3 ust. 1 i które są niezbędne do zapewnienia bezpiecznego, efektywnego i harmonijnego wykorzystania przestrzeni powietrznej;
- 15) „trasa warunkowa” (CDR) oznacza trasę ATS, która jest dostępna na potrzeby planowania lotu i wykorzystywana zgodnie z określonymi warunkami;
- 16) „europejskie organy przedstawicielskie” oznaczają wszelkie osoby prawne lub podmioty prawne reprezentujące interesy co najmniej jednej kategorii stron zaangażowanych w działalność operacyjną na poziomie europejskim;
- 17) „krajowy punkt kontaktowy” oznacza – w kontekście zarządzania kryzysowego – osoby w państwach członkowskich, które współpracują ze stosownymi krajowymi strukturami i organizacjami zarządzania kryzysowego oraz z Europejską Komórką Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa;
- 18) „wpływ na sieć” oznacza – w kontekście funkcji częstotliwości radiowej określonej w załączniku III – 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;
- 19) „projektowanie przestrzeni powietrznej” oznacza proces, który zapewnia rozwój i wdrażanie zaawansowanych możliwości i technik nawigacji, ulepszonych sieci tras i powiązanej sektoryzacji, zoptymalizowanych struktur przestrzeni powietrznej oraz procedur ATM służących zwiększeniu przepustowości;
- 20) „wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza sposób operacyjnego wykorzystywania przestrzeni powietrznej;
- 21) „przestrzeń powietrzna ze swobodą planowania tras” oznacza określoną część przestrzeni powietrznej, w obrębie której użytkownicy przestrzeni powietrznej mogą swobodnie planować swoje trasy pomiędzy punktem wejścia i punktem wyjścia bez powiązania z siecią tras ATS;
- 22) „sektor kontroli ruchu lotniczego” („sektor ATC”) oznacza określony fragment przestrzeni powietrznej, w którym odpowiedzialność za służbę kontroli ruchu lotniczego spoczywa przez cały czas na zespole kontrolerów;
- 23) „trasa żądana przez użytkownika” oznacza żądaną trasę zgłoszoną przez operatora statku powietrznego na etapie projektowania przestrzeni powietrznej celem zaspokojenia jego potrzeb;
- 24) „konfiguracja sektorowa” oznacza system łączenia sektorów przestrzeni powietrznej pod kątem zapewnienia jak najlepszego spełnienia wymogów operacyjnych i optymalizacji dostępności przestrzeni powietrznej;

⁽⁸⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/2296 z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie utworzenia niezależnej grupy ekspertów wyznaczonej jako organ weryfikujący skuteczność działania w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 92).

- 25) „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;
- 26) „przydział częstotliwości” oznacza udzielone przez państwo członkowskie zezwolenie na użytkowanie częstotliwości radiowej lub kanału częstotliwości radiowej zgodnie z określonymi warunkami.

Artykuł 3

Elementy sieci

1. Do celów niniejszego rozporządzenia sieć obejmuje porty lotnicze, struktury przestrzeni powietrznej oraz łączące je interfejsy, a także infrastrukturę i zdolności operacyjne EATMN, które służą zarówno cywilnym, jak i wojskowym użytkownikom przestrzeni powietrznej.
2. Strony zaangażowane w działalność operacyjną i menedżer sieci, odpowiednio w granicach swoich zakresów obowiązków, planują, projektują, obsługują i monitorują elementy sieci, o których mowa w ust. 1, zgodnie z planem strategicznym sieci oraz planem operacyjnym sieci, określonymi odpowiednio w art. 8 i 9, w celu poprawy efektywności, interoperacyjności i łączalności sieci oraz osiągnięcia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania określonych w systemie skuteczności działania.

ROZDZIAŁ II

ORGANIZACJA FUNKCJI SIECIOWYCH I ZARZĄDZANIE NIMI

Artykuł 4

Wyznaczenie menedżera sieci oraz obowiązki menedżera sieci po jego wyznaczeniu

1. Wyznaczenie menedżera sieci następuje w drodze decyzji Komisji przyjmowanej zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004. Decyzja ta reguluje warunki wyznaczenia, w tym finansowanie menedżera sieci.
2. Okres wyznaczenia menedżera sieci obejmuje co najmniej dwa okresy odniesienia dla systemu skuteczności działania określone w art. 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2013⁽⁹⁾.
3. Na menedżera sieci można wyznaczyć wyłącznie podmiot spełniający następujące warunki:
 - a) wykazał kompetencje i zdolność do realizacji zadań określonych w art. 7;
 - b) opisał główne cele, jakie planuje osiągnąć w okresie, na który został wyznaczony, jak również sposób zapewnienia dobrej jakości usług stronom zaangażowanym w działalność operacyjną;
 - c) opisał podejście i środki, które planuje wykorzystać, oraz opisał, w jaki sposób planuje realizować zadania menedżera sieci;
 - d) jeżeli prowadzi również działalność inną niż związana z wykonywaniem funkcji sieciowych – wykazał, że te inne rodzaje działalności będą prowadzone niezależnie od zadań menedżera sieci określonych w art. 7.
4. Menedżer sieci po wyznaczeniu:
 - a) zostaje certyfikowany przez agencję zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/373⁽¹⁰⁾;
 - b) utrzymuje specjalistyczną wiedzę operacyjną i techniczną, jaka jest niezbędna do realizacji zadań określonych w art. 7 w sposób niezależny, bezstronny i opłacalny;

⁽⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

- c) działa zgodnie z przepisami dotyczącymi zarządzania i konsultacji określonymi w rozdziałach III i V;
 - d) unika konfliktów interesów;
 - e) przestrzega odpowiednich przepisów Unii przy realizacji zadań;
 - f) w bezpieczny sposób zarządza danymi wrażliwymi;
 - g) jest reprezentowany przez kierownika, który jest odpowiedzialny i rozliczany z tytułu realizacji zadań menedżera sieci oraz zarządzania jego zasobami ludzkimi i finansowymi.
5. Komisja regularnie monitoruje prace menedżera sieci i ocenia, czy wypełnia on warunki, o których mowa w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, oraz zadania określone w art. 7.

Artykuł 5

Ocena

Komisja – najpóźniej po każdym okresie odniesienia dla systemu skuteczności działania – ocenia, czy funkcje sieciowe są wykonywane skutecznie i czy menedżer sieci realizuje swoje zadania w skuteczny sposób, zgodnie z art. 4 ust. 4.

Artykuł 6

Warunki odwołania

1. Następujące warunki uzasadniają odwołanie wyznaczenia na menedżera sieci przez Komisję:
 - a) niespełnienie wymogów, o których mowa w art. 4 oraz w decyzji Komisji wyznaczającej menedżera sieci;
 - b) poważna i długotrwała niemożność realizacji docelowych parametrów skuteczności działania.
2. W przypadku odwołania wyznaczenia menedżer sieci ustanawia i wdraża odpowiednie środki, aby zapewnić ciągłości wykonywania funkcji sieciowych do czasu wyznaczenia na menedżera sieci innego podmiotu.

Artykuł 7

Zadania menedżera sieci

1. Menedżer sieci wspiera wykonywanie funkcji sieciowych i musi w tym celu:
 - a) sporządzić i aktualizować plan strategiczny sieci, o którym mowa w art. 8, zgodnie z systemem skuteczności działania i centralnym planem ATM, uwzględniając odpowiedni europejski plan żeglugi powietrznej ICAO i powiązane dokumenty;
 - b) sporządzić plan operacyjny sieci, o którym mowa w art. 9, w celu realizacji planu strategicznego sieci, obejmujący lata kalendarzowe okresu odniesienia oraz okresy roczne, sezonowe, tygodniowe i dzienne;
 - c) opracowywać, organizować i zapewniać funkcję zintegrowanego projektowania europejskiej sieci tras zgodnie z załącznikiem I;
 - d) koordynować zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i przepustowością oraz – za pośrednictwem centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM – koordynować i realizować środki ATFM zgodnie z załącznikiem II;
 - e) zapewniać centralną funkcję koordynacji częstotliwości radiowych, zgodnie z wymogami art. 6 ust. 4 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i opisem w załączniku III, w tym prowadzić centralny rejestr wszystkich danych dotyczących przydziału częstotliwości radiowych;
 - f) koordynować procesy przydziału kodów transponderów radarowych, jak określono w załączniku IV;

- g) organizować zarządzanie funkcjami sieciowymi i ich działanie;
- h) koordynować i wspierać zarządzanie sytuacjami kryzysowymi w sieci zgodnie z art. 19 i 21, a także zwracać się do EACCC po konsultacji z Komisją;
- i) zapewniać – w odniesieniu do funkcji sieciowych – koordynację z regionami ICAO innymi niż region ICAO EUR oraz z państwami, które nie uczestniczą w pracach menedżera sieci;
- j) sporządzać, aktualizować i realizować wieloletni program prac menedżera sieci i związany z nim budżet;
- k) opracować i wdrożyć system ostrzegawczy lub alarmowy w celu przekazywania Komisji danych opartych na analizie planów lotu, tak aby mogła ona monitorować przestrzeganie zakazów wykonywania przewozów nałożonych na przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹¹⁾ lub przestrzeganie innych środków bezpieczeństwa i ochrony, bądź obu tych rodzajów instrumentów;
- l) na wniosek ICAO wspierać zadania związane z wykonywaniem funkcji sieciowych w regionie ICAO EUR, pod warunkiem zawarcia porozumień o współpracy z ICAO.

2. Menedżer sieci dąży również do ciągłego usprawniania operacji sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i do poprawy ogólnej skuteczności działania sieci, w szczególności w odniesieniu do wdrażania systemu skuteczności działania. W szczególności menedżer sieci:

- a) zapewnia, aby plan strategiczny sieci i plan operacyjny sieci przyczyniały się do osiągnięcia ogólnounijnych docelowych parametrów i powiązanych z nimi lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania, a także monitoruje realizację planów;
- b) przygotowuje plan skuteczności działania sieci zgodnie z systemem skuteczności działania i wdraża go po zatwierdzeniu przez Komisję;
- c) inicjuje, wspiera i koordynuje współpracę między stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną w zakresie opracowywania i wdrażania działań operacyjnych mających zapewnić efektywne wykorzystanie dostępnej przestrzeni powietrznej i przepustowości oraz ograniczenie opóźnień w sieci;
- d) określa w planie operacyjnym sieci wszystkie inicjatywy wspierające rozwój koordynacji transgranicznej, transgraniczne zarządzanie ruchem lotniczym i zapewnianie służb żeglugi powietrznej, podkreślając te inicjatywy, od których w szczególny sposób zależy realizacja planu skuteczności działania sieci;
- e) identyfikuje zagrożenia operacyjne w zakresie bezpieczeństwa na poziomie sieci we współpracy ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz ocenia związane z tym ryzyko dla bezpieczeństwa sieci, a także zgłasza je agencji;
- f) udostępnia stronom i odpowiednim organom państw członkowskich i Komisji informacje na temat prognoz dotyczących ruchu oraz analizę operacyjnej skuteczności działania w kontekście wdrażania systemu skuteczności działania;
- g) wspiera strony zaangażowane w działalność operacyjną w przygotowywaniu i wdrażaniu planów przejściowych dotyczących wprowadzenia istotnych usprawnień dotyczących przestrzeni powietrznej lub systemu ATM;
- h) opracowuje procedury przypisywania opóźnień ATFM w drodze wspólnego procesu decyzyjnego oraz włącza do procesu dostosowań postoperacyjnych instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, porty lotnicze i krajowe organy nadzoru, aby rozwiązać kwestie związane z pomiarem, klasyfikacją i przypisywaniem opóźnień ATFM;
- i) wspiera strony zaangażowane w działalność operacyjną we wdrażaniu elastycznego użytkownika przestrzeni powietrznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2150/2005.

3. Aby zrealizować zadania, o których mowa w ust. 1 i 2, menedżer sieci:

- a) zapewnia dostępność narzędzi, procesów i spójnych danych na potrzeby wspierania wspólnego procesu decyzyjnego na poziomie sieci oraz wymiany takich danych. Tego rodzaju dane obejmują w szczególności przetwarzanie planów lotu, europejskie systemy zarządzania danymi oraz informacje lotnicze istotne w kontekście wykonywania funkcji sieciowych, jak również zintegrowany portal informacyjny z dostępem dla zainteresowanych stron podlegających art. 3a rozporządzenia (WE) nr 551/2004;

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15).

- b) zapewnia skonsolidowane i skoordynowane podejście do wszystkich planistycznych i operacyjnych działań sieci, z uwzględnieniem monitorowania i poprawy ogólnej skuteczności działania sieci, aby ulepszać efektywność, interoperacyjność i łączalność sieci;
- c) przyczynia się do wprowadzania w następstwie procesów unijnych zmian w dokumentach ICAO dotyczących funkcji sieciowych;
- d) wspiera strony zaangażowane w działalność operacyjną w realizacji ich zobowiązań, we wdrażaniu systemów i procedur zarządzania ruchem lotniczym lub służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) zgodnie z centralnym planem ATM, w szczególności wspólnych projektów ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013⁽¹²⁾;
- e) pomaga Komisji oraz komórce kierownika procesu realizacji, o której mowa w art. 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 409/2013, w opracowywaniu, przyjmowaniu i wdrażaniu wspólnych projektów zgodnie z art. 5 tego rozporządzenia;
- f) zawiera porozumienia o współpracy z komórką kierownika procesu realizacji zgodnie z art. 9 ust. 7 lit. a) i art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 409/2013;
- g) monitoruje skuteczność działania infrastruktury związanej z wykonywaniem funkcji sieciowych, tj.:
- (i) objęcie zasięgiem naziemnych systemów nawigacyjnych wspierających wdrażanie i działanie aplikacji nawigacyjnych;
 - (ii) objęcie zasięgiem satelitarnych systemów nawigacyjnych wspierających wdrażanie i działanie aplikacji nawigacyjnych na podstawie informacji przekazywanych przez:
 - a) centrum referencyjne Galileo (GRC) na potrzeby głównych konstelacji globalnych systemów nawigacji satelitarnej (GNSS);
 - b) dostawcę usług europejskiego systemu wspomagania satelitarnego (EGNOS) dla systemu EGNOS;
 - (iii) interogatory dozoru i elektroniki lotniczej;
 - (iv) łączność łączem transmisji danych;
 - (v) pokładowe systemy zapobiegania kolizjom (ACAS);
 - (vi) pokładowy pomiar wysokości;
- h) opracowuje, organizuje i świadczy wspólne usługi wsparcia sieci w związku z funkcjami sieciowymi, które są wymagane przez strony zaangażowane w działalność operacyjną i które są realizowane w sposób scentralizowany z korzyścią dla operacyjnej skuteczności działania sieci oraz ze względów efektywności kosztowej, tj.:
- (i) centrum komunikatów ATM;
 - (ii) służbę zarządzania adresami sieciowymi;
- i) wspiera podmioty, którym powierzono badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym lub analizowanie zdarzeń, jak przewidziano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010⁽¹³⁾, w przypadku gdy zwracają się one o taką pomoc;

⁽¹²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (Dz.U. L 123 z 4.5.2013, s. 1.).

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

- j) dokonuje wymiany danych operacyjnych ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną zgodnie z art. 13 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
 - k) gromadzi, konsoliduje i analizuje wszystkie dane określone w załącznikach I–VI oraz przekazuje te dane, na wniosek, Komisji, agencji i organowi weryfikującemu skuteczność działania.
4. Menedżer sieci odpowiada na wnioski składane *ad hoc* przez Komisję, państwa członkowskie lub agencję o informacje, poradę, analizę lub realizację innych podobnych zadań pomocniczych związanych z poszczególnymi funkcjami.

Artykuł 8

Plan strategiczny sieci

1. Menedżer sieci ustanawia i aktualizuje plan strategiczny sieci zgodnie z centralnym planem ATM oraz w drodze wspólnego procesu decyzyjnego. Plan strategiczny sieci zawiera wytyczne odnośnie do długoterminowego rozwoju sieci i jest dostosowywany do okresów odniesienia dla programu skuteczności działania oraz obejmuje okres, na jaki wyznaczono menedżera sieci.
2. Plan strategiczny sieci jest sporządzany w oparciu o wzór określony w załączniku V. Musi on zostać zaakceptowany przez Radę ds. Zarządzania Siecią i zatwierdzony przez Komisję po konsultacji z państwami członkowskimi.
3. Plan strategiczny sieci służy osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania w stosunku do funkcji sieciowych określonych w systemie skuteczności działania.
4. Plan strategiczny sieci jest aktualizowany na co najmniej 12 miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia.

Artykuł 9

Plan operacyjny sieci

1. Menedżer sieci ustanawia, we współpracy ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, szczegółowy plan operacyjny sieci w celu realizacji planu strategicznego sieci na poziomie operacyjnym w perspektywie krótko- i średnioterminowej w drodze wspólnego procesu decyzyjnego.
2. Plan operacyjny sieci obejmuje lata kalendarzowe okresu odniesienia i okresów rocznych, z uwzględnieniem zawartych w nich działań operacyjnych.
3. Plan operacyjny sieci zawiera informacje określone w załączniku VI. Plan operacyjny sieci jest zatwierdzany przez Radę ds. Zarządzania Siecią.
4. Plan operacyjny sieci obejmuje w szczególności:
 - a) wymogi w zakresie operacyjnej skuteczności działania sieci i lokalne wartości referencyjne opóźnień ATFM na potrzeby wkładu w osiągnięcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania;
 - b) działania operacyjne, które przyczyniają się do osiągnięcia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania i lokalnych parametrów skuteczności działania w ramach systemu skuteczności działania obejmującego lata kalendarzowe okresu odniesienia oraz okresy roczne, sezonowe, tygodniowe i dzienne z uwzględnieniem najnowszych prognoz ruchu i ich zmian.
5. Plan operacyjny sieci obejmuje działania operacyjne dotyczące wszystkich funkcji sieciowych i wymagań wojskowych, jeżeli państwa członkowskie wskazały te wymagania. Przedmiotowe działania operacyjne są ustalane w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, a ich wzajemna spójność jest oceniana przez menedżera sieci.
6. Jeżeli menedżer sieci zidentyfikuje ograniczenia operacyjne i wąskie gardła uniemożliwiające osiągnięcie ogólnounijnych i lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania, proponuje dodatkowe działania operacyjne. Takie działania są ustalane w drodze wspólnego procesu decyzyjnego.
7. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i operatorzy portów lotniczych zapewniają zbieżność swoich planów z planem operacyjnym sieci oraz wdrażają działania operacyjne, o których mowa w ust. 4 lit. b).
8. Menedżer sieci aktualizuje plan operacyjny sieci w razie potrzeby i co najmniej raz na sześć miesięcy.

*Artykuł 10***Środki naprawcze**

1. Jeżeli poziomy skuteczności działania uzgodnione w drodze wspólnego procesu decyzyjnego nie zostaną osiągnięte lub jeżeli działania operacyjne, o których mowa w art. 9 ust. 4 lit. b), nie zostaną zrealizowane, menedżer sieci – w ramach wykonywania swoich zadań i bez uszczerbku dla zakresów obowiązków państw członkowskich – proponuje środki naprawcze, które mają zostać wprowadzone przez strony zaangażowane w działalność operacyjną. W tym celu w pierwszej kolejności konsultuje się ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, których dotyczą te środki, w drugiej kolejności przedkłada do dyskusji propozycję środków naprawczych grupie roboczej ds. operacji, o której mowa w art. 18 ust. 2, a następnie uzyskuje zatwierdzenie propozycji środków naprawczych przez Radę ds. Zarządzania Siecią. Strony zaangażowane w działalność operacyjną, których dotyczą te środki, wprowadzają je lub informują Radę ds. Zarządzania Siecią o powodach, dla których takie środki nie zostają wprowadzone.
2. Menedżer sieci informuje państwa członkowskie i krajowy organ nadzorujący odpowiedzialny za nadzór nad stroną zaangażowaną w działalność operacyjną, której dotyczą środki naprawcze, o zakresie danego środka oraz wszelkich aspektach związanych ze zmianami w zakresie operacyjnej skuteczności działania.
3. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki informują Komisję i menedżera sieci, w przypadku gdy ich zakresy obowiązków uniemożliwiają wdrożenie środków naprawczych lub gdy ich wdrożenie prowadzi do niespójności z planami skuteczności działania.
4. Menedżer sieci sporządza i aktualizuje rejestr działań operacyjnych i środków naprawczych, których strony zaangażowane w działalność operacyjną nie wdrożyły, w tym powodów, które uniemożliwiają ich wdrożenie, oraz odpowiednio informuje Komisję.

*Artykuł 11***Relacje ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną**

1. W celu monitorowania i poprawy ogólnej skuteczności działania sieci menedżer sieci dokonuje odpowiednich ustaleń roboczych ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną zgodnie z art. 17.
2. Menedżer sieci i strony zaangażowane w działalność operacyjną koordynują opracowywanie i wdrażanie narzędzi i systemów niezbędnych do wykonywania funkcji sieciowych w celu spełnienia wymogów art. 3 ust. 2.
3. Strony zaangażowane w działalność operacyjną zapewniają zgodność działań operacyjnych wdrażanych na poziomie lokalnym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej z działaniami ustalonymi w drodze wspólnego procesu decyzyjnego.
4. Strony zaangażowane w działalność operacyjną przekazują menedżerowi sieci odpowiednie dane wymienione w załącznikach I–VI, stosując się do terminów i wymogów ustalonych w drodze wspólnego procesu decyzyjnego.

*Artykuł 12***Relacje z państwami członkowskimi**

1. Wykonując swoje zadania, menedżer sieci w należyty sposób uwzględnia zakresy obowiązków państw członkowskich dotyczących zwierzchnictwa nad ich przestrzenią powietrzną oraz porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i kwestii obronności.
2. Państwa członkowskie pozostają odpowiedzialne za szczegółowe opracowanie, zatwierdzenie i ustanowienie struktur przestrzeni powietrznej dla przestrzeni powietrznej, za którą odpowiadają.
3. W przypadku gdy organy państw członkowskich są zaangażowane w kwestie operacyjne związane z funkcjami sieciowymi, a w szczególności koordynację ograniczonych zasobów, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), menedżer sieci konsultuje się z nimi w ramach wspólnego procesu decyzyjnego, a one wdrażają konkluzje ustalone w ramach tego procesu na poziomie krajowym.

*Artykuł 13***Relacje z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej**

1. Menedżer sieci prowadzi ścisłą współpracę i koordynację z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w szczególności jeśli chodzi o planowanie strategiczne oraz taktyczne zarządzanie dziennym przepływem i dzienną przepustowością.

2. Menedżer sieci ustanawia, w ścisłej współpracy z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zharmonizowane procesy, procedury i interfejsy w celu poprawy łączalności operacyjnej między funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej.
3. Państwa członkowskie współpracujące w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej starają się zbliżyć stanowiska w kwestiach o strategicznym znaczeniu dla funkcji sieciowych, o których mowa w art. 21 ust. 2.
4. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej współpracujące w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej starają się zbliżyć stanowiska, aby ułatwić wspólny proces decyzyjny.

Artykuł 14

Współpraca cywilno-wojskowa

1. Państwa członkowskie zapewniają właściwe włączenie krajowych władz wojskowych we wszystkie działania związane z wykonywaniem funkcji sieciowych.
2. Państwa członkowskie zapewniają właściwą reprezentację wojskowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej w procesie konsultacyjnym i przy opracowywaniu przez menedżera sieci ustaleń roboczych.
3. Menedżer sieci zapewnia wprowadzenie odpowiednich ustaleń umożliwiających i wspierających koordynację działań z krajowymi władzami wojskowymi i innymi odpowiednimi organami wojskowymi, w tym z Europejską Agencją Obrony (EDA). Zakres tej koordynacji obejmuje wszystkie aspekty związane z wykonywaniem funkcji sieciowych, które mają wpływ na działalność wojskową.
4. Funkcje ERND i ATFM są wykonywane bez uszczerbku dla rezerwacji lub ograniczeń przestrzeni powietrznej na potrzeby wyłącznego lub szczególnego użytkownika przez państwa członkowskie. Menedżer sieci wspiera i koordynuje dostępność tras warunkowych przebiegających przez przedmiotowe rejony i ułatwia zaspokajanie wymagań wojskowych i reagowanie w zakresie zarządzania kryzysowego.

ROZDZIAŁ III

ZARZĄDZANIE FUNKCJAMI SIECIOWYMI

Artykuł 15

Wspólny proces decyzyjny

1. Państwa członkowskie i strony zaangażowane w działalność operacyjną wykonują funkcje sieciowe przy wsparciu menedżera sieci w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, który obejmuje następujące elementy:
 - a) procedurę konsultacji określoną w art. 16;
 - b) szczegółowe ustalenia robocze i procedury dotyczące operacji określone w art. 17.
2. Menedżer sieci wspiera Radę ds. Zarządzania Siecią w przyjmowaniu środków związanych z zarządzaniem funkcjami sieciowymi, o których mowa w art. 18.
3. Jeżeli działania menedżera sieci są kwestionowane przez co najmniej jedną spośród stron zaangażowanych w działalność operacyjną, menedżer sieci przekazuje sprawę Radzie ds. Zarządzania Siecią do rozstrzygnięcia.

Artykuł 16

Procedura konsultacji

1. Menedżer sieci ustanawia procedurę odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami, o których mowa w art. 1 ust. 3.
2. Konsultacje obejmują: szczegółowe ustalenia robocze i procedury dotyczące operacji, o których mowa w art. 17, plan strategiczny sieci, plan operacyjny sieci i plan skuteczności działania sieci, a także postępy w realizacji planów, sprawozdania dla Komisji i kwestie operacyjne.

3. Menedżer sieci dostosowuje procedurę konsultacji do potrzeb poszczególnych funkcji sieciowych. Aby umożliwić rozwiązywanie kwestii regulacyjnych, w stosownych przypadkach włącza się organy państw członkowskich.
4. W przypadku gdy strony zaangażowane w działalność operacyjną stwierdzą, że ich opinie w konkretnej sprawie nie zostały należycie uwzględnione, kwestię tę należy w pierwszej kolejności przekazać do dalszego rozpatrzenia menedżerowi sieci. Jeżeli danej kwestii nie uda się rozstrzygnąć w ten sposób, przekazuje się ją do rozstrzygnięcia Radzie ds. Zarządzania Siecią.

Artykuł 17

Ustalenia robocze i procedury dotyczące operacji

1. Menedżer sieci sporządza szczegółowe ustalenia robocze ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, państwami członkowskimi, państwami trzecimi, o których mowa w art. 24 ust. 1, i państwami stowarzyszonymi, stosownie do przypadku, oraz procedury dotyczące operacji w celu uregulowania aspektów planistycznych i operacyjnych związanych z wykonywaniem funkcji sieciowych, z uwzględnieniem w szczególności specyficznych cech i wymogów poszczególnych funkcji sieciowych określonych w załącznikach I–IV.
2. Menedżer sieci dopilnowuje, aby szczegółowe ustalenia robocze i procedury dotyczące operacji zawierały zasady zgłaszania środków naprawczych wynikających ze wspólnego procesu decyzyjnego skierowanych do zainteresowanych stron, o których mowa w art. 1 ust. 3.
3. Przedmiotowe szczegółowe ustalenia robocze i procedury dotyczące operacji muszą spełniać wymogi art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 dotyczące rozdzielania zapewniania służb od funkcji regulacyjnych.

Artykuł 18

Rada ds. Zarządzania Siecią

1. Rada ds. Zarządzania Siecią jest odpowiedzialna za:
 - a) akceptowanie projektu planu strategicznego sieci;
 - b) zatwierdzanie planów operacyjnych sieci;
 - c) zatwierdzanie propozycji środków naprawczych, o których mowa w art. 10;
 - d) zatwierdzanie specyfikacji na potrzeby procesów konsultacji, jak również szczegółowych ustaleń roboczych i procedur dotyczących operacji na potrzeby funkcji sieciowych, o których mowa w art. 15 i 17, oraz procesu dostosowań postoperacyjnych, o którym mowa w art. 7 ust. 2 lit. h);
 - e) zatwierdzanie wewnętrznego regulaminu Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa przewidzianego w art. 19 ust. 5 i jej programu prac;
 - f) monitorowanie postępów we wdrażaniu planu strategicznego sieci, planu operacyjnego sieci i planu skuteczności działania sieci, o którym mowa w art. 7 ust. 2 lit. b), oraz zajmowanie się ewentualnymi odstępstwami od pierwotnych planów;
 - g) monitorowanie procesu konsultacji ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną;
 - h) monitorowanie działań związanych z zarządzaniem funkcjami sieciowymi oraz realizacji zadań menedżera sieci, w tym jakości usług, które świadczy on na rzecz stron zaangażowanych w działalność operacyjną;
 - i) monitorowanie działań menedżera sieci związanych z sytuacjami kryzysowymi w sieci;
 - j) zatwierdzanie sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 22 ust. 3;
 - k) zajmowanie się kwestiami, o których mowa w art. 15 ust. 3 i art. 16 ust. 4, które nie zostały rozwiązane na poziomie danej funkcji sieciowej;
 - l) akceptowanie rocznego budżetu menedżera sieci;
 - m) zatwierdzanie regulaminu wewnętrznego Rady;
 - n) zatwierdzanie programu prac, o którym mowa w art. 7 ust. 1 lit. j), oraz monitorowanie jego realizacji;

- o) akceptowanie planu skuteczności działania sieci, o którym mowa w art. 7 ust. 2 lit. b);
 - p) wydawanie opinii na temat ewentualnych dodatkowych funkcji, które mogą zostać powierzone menedżerowi sieci w zastosowaniu art. 6 ust. 3 lub art. 6 ust. 4 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 551/2004;
 - q) przedstawianie zaleceń na potrzeby monitorowania skuteczności działania infrastruktury, o którym mowa w art. 7 ust. 3 lit. g), w tym odpowiednich analiz kosztów i korzyści;
 - r) wydawanie opinii na temat opracowywania i zapewniania wspólnych usług wsparcia sieci, o których mowa w art. 7 ust. 3 lit. h), w tym odpowiednich analiz kosztów i korzyści;
 - s) zatwierdzanie porozumień o współpracy, o których mowa w art. 7 ust. 1 lit. l), art. 7 ust. 3 lit. f) i art. 24;
 - t) wydawanie opinii na temat wyznaczenia kierownika reprezentującego menedżera sieci, o którym mowa w art. 4 ust. 4 lit. g).
2. Rada ds. Zarządzania Siecią tworzy grupy robocze wspierające ją w jej pracach, w szczególności grupę roboczą ds. operacji, złożoną z dyrektorów operacyjnych stron zaangażowanych w działalność operacyjną.
3. W skład Rady ds. Zarządzania Siecią wchodzi następujący członek z prawem głosu:
- 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 cywilnych (komercyjnych i niekomercyjnych) użytkowników przestrzeni powietrznej;
 - c) dwóch przedstawicieli operatorów portów lotniczych;
 - d) dwóch przedstawicieli wojskowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.
4. W skład Rady ds. Zarządzania Siecią wchodzi następujący członek bez prawa głosu:
- a) przewodniczący Rady ds. Zarządzania Siecią;
 - b) jeden przedstawiciel Komisji;
 - c) kierownik reprezentujący menedżera sieci, o którym mowa w art. 4 ust. 4 lit. g);
 - d) przewodniczący grupy roboczej ds. operacji, o której mowa w ust. 2;
 - e) dwóch przedstawicieli instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z państw stowarzyszonych wnoszących wkład w pracę menedżera sieci;
 - f) jeden przedstawiciel Eurocontrol.
5. Każdy członek Rady ds. Zarządzania Siecią ma zastępcę.
6. Komisja wyznacza przewodniczącego Rady ds. Zarządzania Siecią w oparciu o jego kompetencje techniczne i wiedzę fachową oraz na podstawie propozycji członków Rady ds. Zarządzania Siecią z prawem głosu. Wyznacza również dwóch wiceprzewodniczących spośród członków z prawem głosu.
7. Komisja wyznacza członków z prawem głosu, o których mowa w ust. 3 lit. a), oraz ich zastępców na podstawie propozycji poszczególnych organizacji. Wyznacza członków z prawem głosu, o których mowa w ust. 3 lit. b) i c), oraz ich zastępców na podstawie propozycji przedłożonych przez ich odpowiednie europejskie organy przedstawicielskie. Wyznacza członków z prawem głosu, o których mowa w ust. 3 lit. d), oraz ich zastępców na podstawie propozycji EDA. Wyznacza członków bez prawa głosu, o których mowa w ust. 4 lit. e), na podstawie propozycji Eurocontrol, na zasadzie rotacji, co umożliwia wyznaczanie po kolei członka z każdego państwa stowarzyszonego, oraz z uwzględnieniem potrzeb operacyjnych w momencie wyznaczenia.
8. Komisja może wyznaczyć obserwatorów i niezależnych ekspertów jako doradców, którzy działają we własnym imieniu i reprezentują szeroki wachlarz dyscyplin obejmujących główne funkcje sieciowe.

9. Członkowie, o których mowa w ust. 4 lit. a) i b), mają prawo do odrzucenia propozycji mających wpływ na:
 - a) zgodność działań Rady ds. Zarządzania Siecią z celami niniejszego rozporządzenia;
 - b) bezstronność i przestrzeganie zasady równości w wykonywaniu funkcji sieciowych.
10. Radę ds. Zarządzania Siecią podejmuje decyzje, o których mowa w ust. 1 lit. a)–e), j), l)–o) i s), zwykłą większością głosów jej członków z prawem głosu.
11. Posiedzenia Rady ds. Zarządzania Siecią są zwoływane przez jej przewodniczącego. Rada odbywa co najmniej trzy posiedzenia zwykle w roku. Ponadto zbiera się ona na wniosek przewodniczącego lub Komisji. Menedżer sieci zapewnia obsługę sekretariatu na potrzeby Rady ds. Zarządzania Siecią oraz przewodniczącego.
12. Menedżer sieci zapewnia zasoby niezbędne do ustanowienia i funkcjonowania Rady ds. Zarządzania Siecią i jej grup roboczych.

ROZDZIAŁ IV

ZARZĄDZANIE SYTUACJAMI KRYZYSOWYMI W SIECI

Artykuł 19

Europejska Komórka Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa

1. Zarządzanie sytuacjami kryzysowymi w sieci wspiera się przez ustanowienie Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (EACCC). EACCC przyczynia się, poprzez swoje prace, do koordynacji reagowania na sytuacje kryzysowe w sieci.
2. Po jednym przedstawicielu wśród stałych członków EACCC mają:
 - a) państwo członkowskie upoważnione w tym celu przez wszystkie państwa członkowskie;
 - b) Komisja;
 - c) agencja;
 - d) Eurocontrol;
 - e) menedżer sieci;
 - f) wojsko;
 - g) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
 - h) operatorzy portów lotniczych;
 - i) użytkownicy przestrzeni powietrznej.

Komisja wyznacza tych członków i ich zastępców. Wyznaczenia dokonuje się w następstwie propozycji przedłożonej przez:

- 1) państwa członkowskie w przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. a);
 - 2) agencję, Eurocontrol i menedżera sieci w przypadkach, o których mowa w akapicie pierwszym lit. c), d) i e), zależnie od przypadku;
 - 3) EDA w przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. f);
 - 4) odpowiednie europejskie organy przedstawicielskie w przypadkach, o których mowa w akapicie pierwszym lit. g), h) oraz i).
3. Każde państwo członkowskie wyznacza punkt kontaktowy (krajowy punkt kontaktowy) oraz zastępcę do EACCC i ułatwia im dostęp do istotnych informacji pochodzących z krajowych struktur zarządzania kryzysowego, które nie są ograniczone do dziedziny lotnictwa. Krajowe punkty kontaktowe wykonują swoje obowiązki zgodnie z regulaminem wewnętrznym EACCC.

4. EACCC może angażować w swoje prace – w poszczególnych przypadkach, w zależności od charakteru konkretnej sytuacji kryzysowej – ekspertów mających pomóc jej w opracowywaniu reakcji w ramach zarządzania kryzysowego.
5. EACCC opracowuje swój regulamin wewnętrzny oraz zmiany w tym regulaminie do zatwierdzenia przez Radę ds. Zarządzania Siecią zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. e).
6. Menedżer sieci zapewnia zasoby konieczne do ustanowienia i funkcjonowania EACCC.

Artykuł 20

Zakres obowiązków menedżera sieci

Menedżer sieci, w razie potrzeby przy wsparciu EACCC:

- a) koordynuje reakcje na sytuacje kryzysowe w sieci, przy ścisłej współpracy z odpowiednimi strukturami w państwach członkowskich;
- b) wspiera uruchamianie i koordynację planów awaryjnych na poziomie państw członkowskich, w szczególności poprzez sieć krajowych punktów kontaktowych;
- c) przygotowuje środki łagodzące na poziomie sieci celem zapewnienia niezwłocznej reakcji na sytuację kryzysową w sieci, aby chronić sieć oraz zapewnić ciągłość i bezpieczeństwo jej funkcjonowania. W tym celu menedżer sieci w sposób niezależny:
 - (i) monitoruje sytuację pod kątem sytuacji kryzysowych w sieci przez 24 godziny na dobę;
 - (ii) zapewnia skuteczne zarządzanie informacjami i komunikację poprzez rozpowszechnianie dokładnych, terminowych i spójnych danych, aby pomóc państwom członkowskim i stronom zaangażowanym w działalność operacyjną w podejmowaniu decyzji dotyczących przywracania sieci do normalnego funkcjonowania po sytuacji kryzysowej w sieci lub łagodzenia jej wpływu na sieć;
 - (iii) ułatwia zorganizowane gromadzenie i scentralizowane przechowywanie tych danych;
- d) wskazuje, w stosownych przypadkach, Komisji, agencji lub państwom członkowskim wszelkie możliwości dodatkowego wsparcia służącego złagodzeniu sytuacji kryzysowej w sieci, w tym poprzez współpracę z operatorami innych rodzajów transportu, którzy mogą określić i wdrożyć rozwiązania intermodalne;
- e) monitoruje kwestie przywracania sieci do normalnego funkcjonowania oraz składa EACCC sprawozdania na ten temat;
- f) organizuje, ułatwia realizację i realizuje uzgodniony program ćwiczeń symulujących sytuacje kryzysowe w sieci z udziałem państw członkowskich oraz stronom zaangażowanych w działalność operacyjną w kontekście przewidywania realnych sytuacji kryzysowych w sieci;
- g) opracowuje, wdraża i monitoruje program prac i rejestr ryzyka.

ROZDZIAŁ V

KONSULTACJE Z PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI, MONITOROWANIE, SPRAWOZDAWCZOŚĆ I NADZÓR

Artykuł 21

Informowanie państw członkowskich i konsultacje z państwami członkowskimi

1. Menedżer sieci regularnie przekazuje Komisji aktualne informacje na temat postępów w wykonywaniu funkcji sieciowych i zastosowanych środków. Komisja informuje państwa członkowskie o tych postępach i środkach.
2. Komisja konsultuje się z państwami członkowskimi w kwestiach strategicznych dotyczących funkcji sieciowych oraz uwzględnia ich opinie.

Kwestie te obejmują:

- a) ogólną skuteczność działania sieci;
- b) wdrażanie przez menedżera sieci środków naprawczych, o których mowa w art. 10;

- c) wyznaczanie przewodniczącego Rady ds. Zarządzania Siecią i jej członków z prawem głosu;
- d) projekt planu strategicznego sieci, w szczególności cele tego planu na wczesnym etapie;
- e) projekt planu skuteczności działania sieci;
- f) projekt rocznego budżetu menedżera sieci;
- g) sprawozdanie roczne menedżera sieci;
- h) projekt regulaminu wewnętrznego EACCC;
- i) specyfikacje procesów konsultacji oraz szczegółowe ustalenia robocze i procedury dotyczące operacji, o których mowa w art. 16 i 17;
- j) kwestie określone w art. 12 ust. 3, które nie zostały rozwiązane na poziomie danej funkcji sieciowej;
- k) sprawy, o których mowa w art. 10 ust. 3;
- l) ocenę, o której mowa w art. 5;
- m) opracowywanie i realizację zadań związanych z monitorowaniem infrastruktury ATM/CNS oraz wspólnych usług wsparcia sieci w związku z wykonywaniem funkcji sieciowych, w tym odpowiednich analiz kosztów i korzyści oraz budżetu.

Konsultacje, o których mowa w akapicie drugim lit. a), prowadzi się regularnie.

Artykuł 22

Monitorowanie i sprawozdawczość

1. Menedżer sieci ustanawia proces bieżącego monitorowania wszystkich poniższych aspektów:
 - a) operacyjnej skuteczności działania sieci;
 - b) środków zastosowanych przez strony zaangażowane w działalność operacyjną i państwa członkowskie oraz osiągniętych rezultatów w zakresie skuteczności działania;
 - c) skuteczności i efektywności wspólnego procesu decyzyjnego przy wykonywaniu poszczególnych funkcji;
 - d) jakości usług zapewnianych przez sieć stronom zaangażowanym w działalność operacyjną za pomocą szczegółowych wskaźników.
2. Bieżące monitorowanie ma na celu ujawnienie wszelkich ewentualnych odstępstw od planu strategicznego sieci i planu operacyjnego sieci. Strony zaangażowane w działalność operacyjną wspierają menedżera sieci w tym procesie poprzez dostarczanie danych.
3. Menedżer sieci przedkłada co roku Komisji, Radzie ds. Zarządzania Siecią oraz agencji sprawozdanie na temat środków zastosowanych w celu realizacji zadań i zaleceń służących rozwiązaniu problemów dotyczących sieci. Sprawozdanie dotyczy poszczególnych funkcji sieciowych, jak również ogólnej sytuacji sieci i realizacji planu strategicznego sieci, planu operacyjnego sieci oraz planu skuteczności działania sieci, a także osiągnięcia celów menedżera sieci dotyczących zapewnienia jakości jego usług na rzecz stron zaangażowanych w działalność operacyjną. Komisja przekazuje sprawozdanie państwom członkowskim.

Artykuł 23

Nadzór nad menedżerem sieci

Komisja zapewnia nadzór nad menedżerem sieci pod względem przestrzegania wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu oraz innych przepisów Unii, w szczególności rozporządzenia (WE) nr 2150/2005, rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 391/2013⁽¹⁴⁾, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 409/2013 oraz wspólnych projektów ustanowionych zgodnie z tym rozporządzeniem. Komisja informuje państwa członkowskie o wynikach tego nadzoru.

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 31).

ROZDZIAŁ VI
RELACJE Z PAŃSTWAMI TRZECIMI

Artykuł 24

Uczestnictwo państw trzecich w pracach menedżera sieci

1. Państwa trzecie uczestniczą w pracach menedżera sieci zgodnie z prawem unijnym, z zastrzeżeniem postanowień umów zawartych z Unią i na podstawie.
2. Państwa stowarzyszone i strony zaangażowane w działalność operacyjną z tych państw mogą uczestniczyć w pracach menedżera sieci.
3. Menedżer sieci może zawierać porozumienia o współpracy z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej mającymi siedzibę w państwach innych niż państwa, o których mowa w ust. 1 i 2, w regionach ICAO: EUR, NAT, AFI i MID, jeżeli państwa te uczestniczą w funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej lub ich udział ma bezpośredni wpływ na skuteczność działania sieci, oraz w celu zapewnienia odpowiedniej regionalnej interoperacyjności i łączalności.
4. Aby poprawić wykonywanie funkcji sieciowych oraz skuteczność działania sieci, menedżer sieci może również zawierać porozumienia o współpracy z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej mającymi siedzibę w państwach w innych regionach ICAO niż te, o których mowa w ust. 3, w celu wymiany danych dotyczących funkcji sieciowych.

ROZDZIAŁ VII
FINANSOWANIE I BUDŻET

Artykuł 25

Finansowanie i budżet menedżera sieci

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki celem finansowania zadań powierzonych menedżerowi sieci za pomocą opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.
2. Menedżer sieci określa swoje koszty w sposób jasny i przejrzysty.
3. Menedżer sieci sporządza budżet, który jest:
 - a) adekwatny do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania zgodnie z planem skuteczności działania sieci, o którym mowa w art. 7 ust. 2 lit. b);
 - b) adekwatny do realizacji programu prac, o którym mowa w art. 7 ust. 1 lit. j);
 - c) ustanowiony na odrębnych rachunkach w sytuacjach, w których podmiot wyznaczony do pełnienia funkcji menedżera sieci realizuje również inne zadania niż te, o których mowa w art. 7.

ROZDZIAŁ VIII
PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 26

Uchylenie

Rozporządzenie (UE) nr 677/2011 traci moc.

Artykuł 27

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 stycznia 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

FUNKCJA PROJEKTOWANIA EUROPEJSKIEJ SIECI TRAS

CZĘŚĆ A

Cel i zakres

1. Cel funkcji projektowania europejskiej sieci tras (ERND) to:
 - a) opracowanie i wdrożenie europejskiej sieci tras na potrzeby bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania ruchu lotniczego, z należytym uwzględnieniem wpływu na środowisko;
 - b) ułatwienie – 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 należytym uwzględnieniem potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i obronności;
 - c) zapewnienie regionalnej łączności i interoperacyjności europejskiej sieci tras w obrębie regionu ICAO EUR oraz z sąsiadującymi regionami ICAO.
2. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras to kroczący plan sporządzony przez menedżera sieci w porozumieniu z państwami członkowskimi i stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną. Plan ten obejmuje wynik zawartych w nim działań operacyjnych w zakresie krótko- i średnioterminowego projektowania tras zgodnie z zasadami przewodnimi planu strategicznego sieci. Uwzględnia on wszystkie elementy niezbędne do zaprojektowania europejskiej przestrzeni powietrznej jako jednej całości spełniającej ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania określone w odniesieniu do menedżera sieci w ramach systemu skuteczności działania.
3. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras stanowi szczególną dla funkcji ERND część planu operacyjnego sieci i zawiera szczegółowe reguły wdrażania części planu strategicznego sieci dotyczącej funkcji ENRD.
4. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras obejmuje:
 - a) wspólne zasady ogólne uzupełnione technicznymi specyfikacjami dotyczącymi projektowania przestrzeni powietrznej;
 - b) wymagania wojskowe dotyczące wykorzystania przestrzeni powietrznej;
 - c) europejską sieć tras oraz, tam gdzie jest to wykonalne, struktury przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras zaprojektowane w taki sposób, by spełniać wszystkie wymagania użytkowników, ze szczegółowymi informacjami dotyczącymi wszystkich projektów zmian przestrzeni powietrznej;
 - d) zasady wykorzystywania i dostępności sieci tras oraz przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras;
 - e) podział przestrzeni powietrznej na sektory kontroli ruchu lotniczego (ATC) na potrzeby przestrzeni powietrznej ATS;
 - f) procedury zarządzania przestrzenią powietrzną;
 - g) szczegółowy harmonogram opracowywania zmian w projektowaniu przestrzeni powietrznej;
 - h) kalendarz wspólnego cyklu publikacji i wdrażania zmian w strukturze przestrzeni powietrznej i zasad jej wykorzystywania za pomocą planu operacyjnego sieci;
 - i) przegląd aktualnej i prognozowanej sytuacji sieci, w tym oczekiwanej skuteczności działania w oparciu o bieżące i uzgodnione plany projektowania przestrzeni powietrznej.

CZĘŚĆ B

Procedura opracowywania planu usprawnienia europejskiej sieci tras

1. Menedżer sieci, państwa członkowskie, użytkownicy przestrzeni powietrznej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej – działające w ramach funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie – opracowują plan usprawnienia europejskiej sieci tras w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, o którym mowa w art. 15. Stosują zasady projektowania przestrzeni powietrznej określone w niniejszym załączniku część C.

2. Wspólny proces decyzyjny odbywa się zgodnie ze szczegółowymi ustaleniami roboczymi i procedurami dotyczącymi operacji, które mają zostać określone na poziomie eksperckim przez menedżera sieci, z uwzględnieniem wymiaru cywilno-wojskowego. Wspomniane ustalenia robocze opracowuje się po konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Ustalenia robocze mają miejsce w regularnych odstępach czasu w celu odzwierciedlenia potrzeb związanych z funkcją projektowania europejskiej sieci tras.
3. Aby zapewnić właściwą łączalność w planie usprawnienia europejskiej sieci tras, menedżer sieci i państwa członkowskie uwzględniają państwa trzecie we wspólnym procesie decyzyjnym zgodnie z art. 24. Należy zadbać o odpowiednią współpracę między menedżerem sieci i ekspertami wspierającymi opracowanie planu usprawnienia europejskiej sieci tras oraz z odpowiednimi ekspertami ICAO w zakresie usprawnienia sieci tras na przylegających obszarach, w oparciu o szczegółowe ustalenia robocze.
4. Projekty dotyczące projektowania przestrzeni powietrznej muszą być zgodne i spójne z planem usprawnienia europejskiej sieci tras. Co najmniej następujące zmiany w projektach dotyczących projektowania przestrzeni powietrznej wymagają sprawdzenia zgodności i muszą zostać zgłoszone menedżerowi sieci:
 - a) zmiany przebiegu trasy;
 - b) zmiany kierunku trasy;
 - c) zmiany powodu realizacji trasy;
 - d) opis przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, w tym powiązanych zasad wykorzystywania jej;
 - e) dostępność i zasady wykorzystywania trasy;
 - f) zmiany wertykalnych lub horyzontalnych granic sektora;
 - g) dodanie lub usunięcie znaczących punktów;
 - 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.
5. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras jest poddawany stałemu przeglądowi w trakcie jego obowiązywania w celu uwzględnienia nowych lub zmieniających się potrzeb w odniesieniu do przestrzeni powietrznej. W ramach tego przeglądu zapewnia się ciągłą koordynację z władzami wojskowymi.

CZĘŚĆ C

Zasady projektowania przestrzeni powietrznej

1. Opracowując plan usprawnienia europejskiej sieci tras, menedżer sieci, państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej – działające w ramach funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie – przestrzegają, w drodze 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 granic funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej bądź granic rejonów informacji powietrznej (FIR), i nie są ograniczone poziomem podziału pomiędzy górną i dolną przestrzenią powietrzną;
 - b) projektowanie struktur przestrzeni powietrznej opiera się na przejrzystym procesie umożliwiającym konsultowanie podejmowanych decyzji i zrozumienie ich uzasadnień oraz uwzględnia potrzeby wszystkich użytkowników, godząc je z aspektami bezpieczeństwa, przepustowości i ochrony środowiska oraz z należyтым uwzględnieniem potrzeb wojskowych i bezpieczeństwa narodowego;
 - c) aktualne i prognozowane zapotrzebowanie na ruch lotniczy, na poziomie sieci i na poziomie lokalnym, oraz parametry skuteczności działania, stanowią materiał wyjściowy planu usprawnienia europejskiej sieci tras w kontekście zaspokojenia potrzeb głównych przepływów ruchu i portów lotniczych;

- d) zapewnienie łączności wertykalnej i horyzontalnej, w tym w przestrzeni powietrznej terminala oraz w strukturze przestrzeni powietrznej przylegających obszarów;
 - e) stworzenie możliwości wykonywania lotów na żądanych przez użytkowników trasach (lub możliwie jak najbliżej tych tras) oraz odpowiednich profilów lotu w fazie przelotowej;
 - f) akceptuje się do oceny i ewentualnego rozwinięcia wszystkie propozycje dotyczące struktury przestrzeni powietrznej, w tym dotyczące przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, różnych wariantów tras oraz tras warunkowych (CDR), otrzymane od zainteresowanych stron, które mają wymogi operacyjne w danym obszarze;
 - 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 muszą być zharmonizowane i w jak największym stopniu spójne w obrębie całej sieci europejskiej;
 - h) opracowywanie projektu sektora ATC rozpoczyna się od dostosowania żądanych tras lub przepływów ruchu w ramach iteratywnego procesu, który zapewnia zgodność między trasami lub przepływami a sektorami;
 - i) sektory ATC są projektowane celem umożliwienia budowy takich konfiguracji sektorowych, które zaspokajają przepływy ruchu oraz są adaptowalne i proporcjonalne do zmiennego zapotrzebowania na ruch;
 - j) w przypadkach gdy ze względów operacyjnych sektory ATC wymagają zaprojektowania ponad granicami krajowych lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub granicami FIR, strony zaangażowane w działalność operacyjną zawierają między sobą umowy dotyczące zapewniania służb.
2. Menedżer sieci, państwa członkowskie, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (te ostatnie działające w ramach funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie) zapewniają – w drodze wspólnego procesu decyzyjnego – stosowanie następujących zasad 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 zapewniając uwzględnienie istniejących uwarunkowań przepustowości oraz ograniczeń w projektowaniu sektora.

CZĘŚĆ D

Bieżące monitorowanie wyników w zakresie skuteczności działania na poziomie sieci

1. Aby zapewnić regularną poprawę skuteczności działania, menedżer sieci przeprowadza okresowy przegląd postoperacyjny skuteczności wprowadzonych struktur przestrzeni powietrznej w drodze wspólnego procesu decyzyjnego.
 2. Przegląd ten obejmuje w szczególności:
 - a) zmiany zapotrzebowania na ruch;
 - b) skuteczność działania i ograniczenia 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.
-

ZAŁĄCZNIK II

FUNKCJA ZARZĄDZANIA PRZEPLYWEM RUCHU LOTNICZEGO

CZĘŚĆ A

Cel i zakres

1. Cel funkcji zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) to:
 - a) zapewnienie skutecznego wykorzystania dostępnej przepustowości europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN);
 - b) ułatwienie planowania, koordynacji i realizacji środków ATFM stosowanych przez wszystkie strony zaangażowane w działalność operacyjną.
 - c) ułatwienie zaspokojenia wymagań wojskowych i reagowania na sytuacje kryzysowe;
 - d) zapewnienie regionalnej łączności i interoperacyjności sieci europejskiej w obrębie regionu ICAO EUR oraz z sąsiadującymi regionami ICAO.
2. Procedury ATFM i procedury awaryjne, o których mowa w niniejszym załączniku, część B, pkt 15, zapewniają większą przewidywalność ruchu i optymalizują dostępną przepustowość EATMN (w tym w portach lotniczych) oraz mają na celu zwiększenie spójności pomiędzy przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych a planami lotu.
3. W ramach funkcji ATFM stosuje się szczegółowe ustalenia robocze dotyczące wdrażania środków ATFM. Wszystkie strony zaangażowane w działalność operacyjną muszą przestrzegać zasad i procedur umożliwiających wykorzystanie przepustowości kontroli ruchu lotniczego w sposób bezpieczny i w jak największym stopniu.
4. Funkcja ATFM obejmuje wszystkie fazy ATFM (strategiczną, przedtaktyczną, taktyczną i postoperacyjną) określone w przepisach ICAO, o których mowa w dodatku. Musi być ona zgodna ze wspomnianymi przepisami ICAO.
5. Funkcja ATFM ma zastosowanie do następujących stron lub podmiotów działających w ich imieniu, uczestniczących w procesach ATFM:
 - a) operatorów statków powietrznych;
 - b) instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego (ATS), w tym organów ATS, biur odpraw załóg i organów służb kontroli lotniska;
 - c) instytucji zapewniających służby informacji lotniczej;
 - d) podmiotów zaangażowanych w zarządzanie przestrzenią powietrzną;
 - e) operatorów statków powietrznych;
 - f) centralnego organu odpowiedzialnego za zarządzanie przepływem ruchu lotniczego obsługiwane przez menedżera sieci;
 - g) lokalnych organów ATFM, o których mowa w niniejszym załączniku, część A, pkt 6;
 - h) koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych.
6. „Lokalny organ ATFM” oznacza podmiot zarządzający przepływem, działający w imieniu co najmniej jednego podmiotu zarządzającego przepływem jako pośrednik pomiędzy centralnym organem odpowiedzialnym za ATFM a organem ATS lub grupą takich organów. Może on działać na poziomie organu ATS, na poziomie krajowym, na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub na dowolnym innym poziomie podregionalnym.
7. Lokalne organy ATFM i menedżer sieci wspierają wykonywanie funkcji ATFM za pośrednictwem właściwego centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM.

CZĘŚĆ B

Planowanie i zasady operacyjne

1. Menedżer sieci i strony zaangażowane w działalność operacyjną planują i wykonują zadania wspierające funkcję ATFM w odniesieniu do:

- a) wszystkich faz lotów planowanych lub wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), w całości lub częściowo;
 - b) wszystkich faz lotów, o których mowa w lit. a), oraz zarządzania ruchem lotniczym.
2. Należy zadbać o odpowiednią współpracę i skoordynować ustalenia robocze menedżera sieci służące wsparciu funkcji ATFM z odpowiednimi ustaleniami roboczymi ICAO dotyczącymi aspektów ATFM na przylegających obszarach.
 3. Wojskowe statki powietrzne eksploatowane w ramach ogólnego ruchu lotniczego są zobowiązane do stosowania środków ATFM kiedy wykonują lub zamierzają wykonywać operacje w przestrzeni powietrznej lub w portach lotniczych, w odniesieniu do których środki ATFM mają zastosowanie.
 4. Realizacja funkcji ATFM odbywa się zgodnie z poniższymi zasadami.
 - a) Środki ATFM:
 - (i) służą bezpieczeństwu operacji i zapobieganiu nadmiernego zwiększania zapotrzebowania na ruch lotniczy w stosunku do deklarowanej przepustowości ATC dla sektorów i lotnisk, w tym dróg startowych;
 - (ii) wykorzystują przepustowość EATMN w możliwie największym zakresie, aby zoptymalizować efektywność EATMN i ograniczyć do minimum niekorzystne skutki dla operatorów;
 - (iii) optymalizują przepustowość EATMN udostępnioną dzięki opracowaniu i stosowaniu przez organy ATS środków zwiększających przepustowość;
 - (iv) wspomagają zarządzanie w razie wystąpienia zdarzenia krytycznego.
 - b) Pierwszeństwo przydziału czasu na start wynikające z zarządzania przepływem ruchu lotniczego jest zgodne z planowaną kolejnością wejścia lotów w rejon, do którego środek ATFM ma zastosowanie, chyba że szczególne okoliczności – związane na przykład z potrzebami w zakresie bezpieczeństwa i obronności – wymagają zastosowania innej uzgodnionej zasady pierwszeństwa korzystnej dla EATMN.
 - c) Czasy trajektorii w fazach planowania i realizacji muszą być spójne z wszelkimi stosowanymi środkami ATFM i menedżer sieci musi przekazywać je operatorom statków powietrznych, organom ATS i lokalnym organom ATFM;
 - d) loty rozpoczynające się w obszarze geograficznym, na którym stosowane są środki ATFM, oraz w sąsiednich regionach informacji powietrznej, zgodnie z opisem w odpowiedniej dokumentacji ICAO, podlegają przydziałom czasu na start lub lądowanie w ramach ATFM. Loty rozpoczynające się w innych obszarach są zwolnione z przydziałów czasu na start lub lądowanie wynikających z ATFM, ale podlegają ograniczeniom dotyczącym tras, schematu orientacji ruchu i czasów trajektorii.
 5. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
 - a) funkcja ATFM była dostępna dla zainteresowanych stron przez 24 godziny na dobę oraz aby lokalny organ ATFM obejmował zasięgiem, na zasadzie wyłączności, wyznaczony obszar przestrzeni powietrznej, za który są odpowiedzialne, w obrębie obszaru geograficznego, na którym stosowane są środki ATFM;
 - b) w celu zapewnienia efektywnego planowania, przydzielania i wykorzystania przestrzeni powietrznej, jak również bezpośredniego powiązania zarządzania przestrzenią powietrzną z ATFM, ustanowiono spójne procedury na potrzeby współpracy między stronami zaangażowanymi w funkcję ATFM, organami ATS oraz podmiotami zaangażowanymi w zarządzanie przestrzenią powietrzną;
 - c) wspólne procedury składania wniosków o zwolnienie z przydziałów czasu na start wynikających z ATFM były zgodne z przepisami ICAO, o których mowa w dodatku. Procedury te muszą być koordynowane z menedżerem sieci za pośrednictwem jego centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM i publikowane w krajowych zbiorach informacji lotniczych.

6. Menedżer sieci:

- a) optymalizuje ogólną skuteczność działania EATMN poprzez planowanie, koordynację i wdrażanie uzgodnionych środków ATFM, w tym w zakresie przejściowych planów wprowadzających istotne usprawnienia w przestrzeni powietrznej lub systemach ATM oraz w zakresie niekorzystnych warunków pogodowych, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego;
- b) prowadzi konsultacje z operatorami w sprawie definicji środków ATFM;
- c) dokonuje ustaleń roboczych z lokalnymi organami ATFM;
- d) zapewnia – wraz z lokalnymi organami ATFM – opracowanie, dostępność i skuteczne wdrożenie środków ATFM (dla wszystkich faz ATFM); w przypadku gdy tego rodzaju środki ATFM mają większy wpływ na sieć, menedżer sieci ustala, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, charakter środków ATFM, które mają być wdrażane;
- e) w porozumieniu z lokalnymi organami ATFM określa alternatywne trasy przelotu, pozwalające uniknąć zatłoczonych obszarów lub odciążyć je, z uwzględnieniem ogólnej skuteczności działania EATMN;
- f) proponuje zmianę trasy przelotu dla tych lotów, jeżeli może się to przyczynić do optymalizacji skutków wynikających z lit. e);
- g) w porozumieniu z organami ATS i lokalnymi organami ATFM określa i koordynuje odpowiednie środki zapewniania przepustowości niezbędnej do zaspokojenia zapotrzebowania na ruch lotniczy w odpowiednich częściach obszaru, za który jest odpowiedzialny, a także zapewnia wdrożenie tych środków;
- h) przekazuje w odpowiednim terminie informacje na temat operacji ATFM operatorom statków powietrznych, lokalnym organom ATFM i organom ATS, w tym w zakresie:
 - (i) planowanych środków ATFM;
 - (ii) wpływu środków ATFM na czas startu i profil lotu poszczególnych lotów;
- i) monitoruje przypadki braku planów lotu i złożenia wielu planów lotu;
- j) zawiesza plan lotu, w przypadku gdy, uwzględniając tolerancję czasową, przydział czasu na start wynikający z ATFM nie może być dotrzymany, a nowy przewidywany czas odblokowania nie jest znany;
- k) monitoruje liczbę udzielonych zwolnień ze środków ATFM;
- l) opracowuje, utrzymuje i publikuje plany awaryjne określające działania, jakie mają zostać podjęte przez właściwe strony zaangażowane w działalność operacyjną w przypadku poważnej awarii elementu funkcji ATFM na poziomie sieci, która mogłaby spowodować znaczne ograniczenie przepustowości lub poważne zakłócenia w przepływach ruchu, bądź oba te skutki;
- m) udostępnia wszystkim stronom zaangażowanym w działalność operacyjną wszystkie stosowne analizy i oceny postoperacyjne;
- n) umożliwia odpowiednie przygotowanie i przewidywalność EATMN, zapewnia ustalenia robocze służące gromadzeniu terminowych i uaktualnionych informacji o zapotrzebowaniu na ruch w odniesieniu do wszystkich faz ATFM od użytkowników przestrzeni powietrznej i dzielenie się tymi informacjami z lokalnymi organami ATFM.

7. Organy służb ruchu lotniczego:

- a) koordynują środki ATFM za pośrednictwem lokalnego organu (lokalnych organów) ATFM z menedżerem sieci w celu zapewnienia, aby wybrane środki służyły optymalizacji ogólnej skuteczności działania EATMN;
- b) zapewniają koordynację środków ATFM mających zastosowanie do portów lotniczych z danym operatorem portu lotniczego, aby planowanie w porcie lotniczym było efektywne i przynosiło korzyści wszystkim stronom zaangażowanym w działalność operacyjną;
- c) za pośrednictwem lokalnego organu ATFM powiadamiają menedżera sieci o wszystkich zdarzeniach, w tym o przejściowych planach wprowadzających istotne usprawnienia w przestrzeni powietrznej lub systemach ATM oraz o niekorzystnych warunkach pogodowych, mogących wpływać na przepustowość kontroli ruchu lotniczego lub na zapotrzebowanie na ruch lotniczy i proponowanych działań łagodzących;

- d) przekazują menedżerowi sieci i lokalnym organom ATFM następujące dane i ich aktualizacje, o ile jest to technicznie wykonalne, w sposób terminowy i zapewniający ich jakość:
- (i) struktury przestrzeni powietrznej i tras;
 - (ii) dostępność przestrzeni powietrznej i tras, w tym uzyskana dzięki elastycznemu wykorzystaniu przestrzeni powietrznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2150/2005;
 - (iii) konfiguracje i aktywacje organu służb ruchu lotniczego sektora;
 - (iv) czasy kołowania i konfiguracje dróg startowych;
 - (v) przepustowość kontroli ruchu lotniczego sektora i lotniska, w tym dróg startowych;
 - (vi) aktualne położenia lecących statków powietrznych;
 - (vii) odchylenia od planów lotu;
 - (viii) rzeczywiste czasy startu;
 - (ix) informacje na temat dostępności operacyjnej infrastruktury łączności, nawigacji i nadzoru (CNS)/ATM.
8. Dane, o których mowa w ust. 7 lit. d), są udostępniane menedżerowi sieci i stronom zaangażowanym w działalność operacyjną oraz przez nich.
9. Aby zagwarantować przewidywalność sieci, organ ATS w porcie lotniczym odlotu dba, aby loty, przy których nie dotrzymano szacunkowych czasów odblokowania (z uwzględnieniem ustalonej tolerancji czasowej), lub których plan lotu odrzucono lub zawieszono, nie otrzymywały zezwolenia na start.
10. Lokalne organy ATFM:
- a) działają jako punkt kontaktowy i interfejs między menedżerem sieci centralnie zarządzającym przepływem ruchu lotniczego a wyznaczonymi obszarami i powiązanimi z nimi lotniskami oraz organami ATS (wojskowymi i cywilnymi) w obszarze, za który są odpowiedzialne, zgodnie z podziałem ról i zakresów obowiązków uzgodnionym w drodze odpowiednich ustaleń roboczych z menedżerem sieci;
 - b) ustanawiają odpowiednie procedury lokalne zgodnie z procedurami ustanowionymi przez menedżera sieci centralnie zarządzającego przepływem ruchu lotniczego, w tym procedury tymczasowe;
 - c) przekazują menedżerowi sieci centralnie zarządzającemu ATFM wszystkie niezbędne dane lokalne na potrzeby wykonywania funkcji ATFM;
 - d) zapewniają, w porozumieniu z odpowiednimi organami ATS i menedżerem sieci centralnie zarządzającemu ATFM, odpowiednie wdrożenie środków ATFM dla optymalnego przepływu ruchu i zrównoważenia zapotrzebowania i przepustowości poprzez koordynację efektywnego wykorzystania dostępnej przepustowości. W przypadku gdy środki te mają szerszy wpływ na sieć, zapewnia się koordynację regionalną pod egidą menedżera sieci;
 - e) powiadamiają menedżera sieci o wszystkich zdarzeniach, w tym o przejściowych planach wprowadzających istotne usprawnienia w przestrzeni powietrznej lub systemach ATM oraz w zakresie niekorzystnych warunków pogodowych, mogących wpływać na przepustowość kontroli ruchu lotniczego lub na zapotrzebowanie na ruch lotniczy i proponowanych działań łagodzących;
 - f) zapewniają, w porozumieniu ze stosownymi organami ATS i menedżerem sieci, analizy postoperacyjne w celu zidentyfikowania środków poprawy skuteczności działania sieci;
 - g) stale aktualizują wcześniej opracowane plany awaryjne, w których określają szczegółowo sposób obsługi obszaru, za który odpowiadają, aby umożliwić menedżerowi sieci pomoc lokalnym organom ATFM przy operacjach awaryjnych. Przedmiotowe lokalne plany są udostępniane menedżerowi sieci i koordynowane z nim.
11. Jeżeli utworzono biuro odpraw załóg, ułatwia ono wymianę informacji między pilotami lub operatorami a lokalnym organem ATFM lub menedżerem sieci centralnie zarządzającym ATFM.

12. Operatorzy statków powietrznych:

- a) przedstawiają jeden plan lotu dla każdego zamierzonego lotu. Przedłożony plan lotu musi prawidłowo odzwierciedlać planowany profil lotu;
- b) zapewniają uwzględnienie wszystkich istotnych środków ATFM i ich zmian w planowanej operacji lotniczej;
- c) uczestniczą w opracowywaniu przez menedżera sieci ustaleń roboczych, ułatwiając terminowe uzyskanie uaktualnionych informacji na temat zapotrzebowania na ruch lotniczy w odniesieniu do wszystkich faz ATFM.

13. Operatorzy portów lotniczych:

- a) ustalają z lokalnym organem ATS:
 - (i) sposób wymiany i koordynacji z odpowiednimi lokalnymi organami ATFM i menedżerem sieci wszystkich informacji na temat przepustowości i zapotrzebowania na ruch lotniczy oraz ich zmian w odniesieniu do wszystkich faz ATFM, w szczególności przed publikacją rozkładu lotów;
 - (ii) tryb powiadamiania odpowiednich lokalnych organów ATFM i menedżera sieci o wszelkich zdarzeniach, które mogą mieć wpływ na przepustowość kontroli ruchu lotniczego lub na zapotrzebowanie na ruch lotniczy;
- b) tryb ustanawianie procesów oceny zapotrzebowania i wpływu na zapotrzebowanie zdarzeń szczególnych, wykorzystywanych odnośnie do wszystkich faz ATFM.

14. W odniesieniu do spójności między planami lotu a przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych:

- a) na wniosek koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie lub operatora koordynowanego portu lotniczego, menedżer sieci lub lokalny organ ATFM przedkłada im plan lotu wykonywanego w danym porcie lotniczym przed jego wykonaniem. Koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie lub operatorzy koordynowanych portów lotniczych zapewniają infrastrukturę niezbędną do przyjmowania planów lotu przedkładanych przez menedżera sieci lub lokalny organ ATFM;
- b) przed wykonaniem lotu operatorzy statków powietrznych przekazują lotniskom odlotu i przylotu niezbędne informacje, aby umożliwić powiązanie oznaczenia lotu podanego w planie lotu z oznaczeniem podanym do celów przydziału odpowiedniego czasu na start lub lądowanie. stosownie do przypadku powiązania dokonuje menedżer sieci, lokalny organ ATFM, lokalny organ ATS lub operator portu lotniczego;
- c) każdy operator statku powietrznego, każdy operator portu lotniczego i każdy organ ATS zgłasza koordynatorowi przydziałów czasu na start lub lądowanie wszelkie przypadki wielokrotnego wykonywania operacji przewozu lotniczego w terminach znacznie różniących się od przydziałów czasu na start lub lądowanie bądź wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w działalności portu lotniczego lub operacjach ruchu lotniczego;
- d) menedżer sieci zgłasza koordynatorom przydziałów czasu na start lub lądowanie wszelkie przypadki wielokrotnego wykonywania operacji przewozu lotniczego w terminach znacznie różniących się od przydziałów czasu na start lub lądowanie bądź wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w zakresie ATFM.

15. Wdrażając informacje dotyczące planowania przylotu i odlotu (DPI), lokalne strony zaangażowane w działalność operacyjną w porcie lotniczym w pełni koordynują z menedżerem sieci ustanawianie i obsługę tej funkcji oraz wymianę związanych z nią danych.

16. W odniesieniu do zdarzeń krytycznych:

- a) menedżer sieci opracowuje, utrzymuje i publikuje procedury ATFM w zakresie postępowania w razie wystąpienia zdarzeń krytycznych na poziomie sieci. Procedury ATFM określają działania, jakie mają zostać podjęte przez właściwe strony zaangażowane w działalność operacyjną w przypadku poważnego zakłócenia elementu sieci, które mogłoby spowodować znaczne ograniczenie przepustowości lub poważne zakłócenia w przepływach ruchu, bądź oba te skutki;

- b) przygotowując się do wystąpienia zdarzeń krytycznych, organy ATS i operatorzy portów lotniczych koordynują przedmiot i zakres procedur awaryjnych z menedżerem sieci i lokalnymi organami ATFM, operatorami statków powietrznych, których dotyczą zdarzenia krytyczne, a także, w stosownych przypadkach, z koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie, w tym wszelkich dostosowań zasad pierwszeństwa. Procedury awaryjne obejmują:
- (i) kwestie organizacyjne i koordynacyjne;
 - (ii) środki ATFM regulujące dostęp do obszarów objętych zdarzeniem, aby zapobiec nadmiernemu zapotrzebowaniu na ruch lotniczy w porównaniu z deklarowaną przepustowością całości lub części przestrzeni powietrznej lub przedmiotowych portów lotniczych;
 - (iii) okoliczności, warunki i procedury stosowania zasad pierwszeństwa w odniesieniu do lotów, z poszanowaniem zasadniczych interesów państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa i polityki obronnej;
 - (iv) środki służące przywróceniu normalnego funkcjonowania.

CZĘŚĆ C

Monitorowanie funkcji ATFM

1. Dla zapewnienia przewidywalności, a tym samym skuteczności działania EATMN, podstawowe znaczenie mają informacje na temat planowanych operacji i środków ATFM oraz ich przestrzeganie. W związku z tym wprowadza się szczególne monitorowanie funkcji ATFM.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku gdy poziom przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM w danym porcie lotniczym odlotu wyniesie 80 % lub mniej w ciągu roku, zgodnie z ustaleniami menedżera sieci, organ ATS w tym porcie lotniczym przekazał odpowiednie informacje o braku zgodności oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM. Działania te wymienia się w sprawozdaniu przedkładanym Komisji przez zainteresowane państwo członkowskie.
3. Organ ATS w danym porcie lotniczym przekazuje menedżerowi sieci odpowiednie informacje o wszelkich przypadkach zignorowania odrzucenia planu lotu lub jego zawieszenia oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia zgodności. Działania te wymienia się w sprawozdaniu przedkładanym Komisji przez menedżera sieci.
4. W przypadku gdy przyznane zwolnienia przekraczają 0,6 % rocznych odlotów w danym państwie członkowskim, menedżer sieci powiadamia o tym to państwo członkowskie. Powiadomione państwo członkowskie sporządza sprawozdanie zawierające szczegółowe dane o przyznanym zwolnieniu i przedkłada je Komisji.
5. Menedżer sieci zapewnia, aby operator statku powietrznego był powiadamiany o zignorowaniu środków ATFM wynikających ze stosowania wymogów związanych z przypadkami braku planu lotu i złożenia wielu planów lotu. Powiadomiony operator statku powietrznego sporządza sprawozdanie zawierające szczegółowe informacje na temat okoliczności i działań podjętych w celu skorygowania zaistniałej niezgodności. Menedżer sieci sporządza celem przedłożenia Komisji roczne sprawozdanie zawierające szczegółowe informacje na temat przypadków braku planu lotu lub złożenia wielu planów lotu.
6. Menedżer sieci dokonuje corocznego przeglądu przestrzegania środków ATFM, aby zapewnić poprawę poziomu przestrzegania tych środków przez wszystkie strony zaangażowane w działalność operacyjną.
7. Menedżer sieci sporządza sprawozdania roczne i przedkłada je Komisji. Sprawozdania te wskazują jakość funkcji ATFM i opisują szczegółowo:
 - a) przyczyny stosowania środków ATFM;
 - b) skutki środków ATFM;
 - c) przestrzeganie środków ATFM;
 - d) udział wszystkich stron zaangażowanych w działalność operacyjną w optymalizacji ogólnej efektywności sieci;
 - e) zalecenia dotyczące tych poszczególnych punktów mające na celu poprawę skuteczności działania sieci.
8. Menedżer sieci zapewnia utworzenie i utrzymywanie archiwum zawierającego: dane dotyczące ATFM wymienione w niniejszym załączniku, plany lotu, dzienniki operacyjne i odpowiednie dane kontekstowe. Dane te przechowuje się przez dwa lata od ich przedłożenia i udostępnia na żądanie Komisji, państwom członkowskim, organom ATS i operatorom statków powietrznych. Dane te udostępnia się również koordynatorom przydziałów czasu na start lub lądowanie i operatorom portów lotniczych, aby pomóc w regularnych ocenach deklarowanej przepustowości.

Dodatek

Wykaz przepisów ICAO służących zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego

1. Rozdział 3 pkt 3.7.5 (Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) załącznika 11 do konwencji chicagowskiej – Służby ruchu lotniczego (wydanie czternaste z lipca 2016 r. zawierające zmianę nr 50 A).
 2. Rozdział 3 (Przepustowość ATS i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) dokumentu ICAO nr 4444 – Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie ruchem lotniczym (PANS-ATM) (wydanie szesnaste z 2016 r. zawierające zmianę nr 7 A).
 3. Rozdziały 2 i 8 (Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) dokumentu ICAO 7030 – Regionalne procedury uzupełniające dla regionu Europy (EUR) (wydanie piąte z 2007 r.).
-

ZAŁĄCZNIK III

FUNKCJA CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWEJ

CZĘŚĆ A

Cel i zakres

1. Cele tej funkcji to:

- a) maksymalne wykorzystanie europejskiego widma lotniczych częstotliwości radiowych poprzez doskonalenie procedur zarządzania częstotliwościami oraz kryteriów planowania w celu zapobieżenia niedoborowi częstotliwości, który zmniejszałby przepustowość sieci;
- b) poprawa przejrzystości praktyk zarządzania częstotliwością, umożliwiającą dokładną ocenę efektywnego wykorzystania częstotliwości oraz określenie rozwiązań pozwalających zaspokoić zapotrzebowanie na częstotliwości w przyszłości;
- c) zwiększenie efektywności procesów zarządzania częstotliwościami poprzez promowanie najlepszych praktyk i opracowywanie odpowiednich narzędzi.

2. 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 służb.

CZĘŚĆ B

Wymogi dotyczące wykonywania 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 uwalniane zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji i menedżerowi sieci nazwy i adresy krajowych menedżerów częstotliwości oraz informują w odpowiednim terminie o wszelkich zmianach w zakresie ich wyznaczania.
2. Menedżer sieci przygotowuje i koordynuje strategiczne aspekty widma radiowego związane z siecią, 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 Poczтовых i Telekomunikacyjnych (CEPT) oraz Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU).
3. Na wniosek państw członkowskich, menedżer sieci informuje Komisję i podejmuje – wspólnie z Komisją oraz Europejską Konferencją Administracji Poczтовых i Telekomunikacyjnych (CEPT) – działania mające na celu rozwiązanie wszelkich problemów związanych z innymi sektorami przemysłu.
4. Krajowi menedżerowie częstotliwości zgłaszają menedżerowi sieci przypadki zakłóceń radioelektrycznych, które mają wpływ na europejską sieć lotniczą. Menedżer sieci rejestruje przypadki wystąpienia zakłóceń radioelektrycznych i pomaga krajowym menedżerom częstotliwości oceniać je. Na wniosek krajowych menedżerów częstotliwości, menedżer sieci koordynuje działania lub zapewnia wszelkie wsparcie niezbędne do rozwiązania problemu lub złagodzenia skutków takich przypadków.
5. Menedżer sieci i krajowi menedżerowie częstotliwości ciągle rozwijają i ulepszają procedury zarządzania częstotliwościami, kryteria planowania, zbiory danych oraz procesy usprawnienia wykorzystania i zajmowania częstotliwości radiowych przez ogólny ruch lotniczy. Na wniosek państw członkowskich, menedżer sieci proponuje rozszerzenie zakresu stosowania tych rozwiązań na poziom regionalny.
6. Jeżeli konieczny jest przydział częstotliwości, osoba fizyczna lub organizacja występująca o wykorzystanie częstotliwości, składa u właściwego krajowego menedżera częstotliwości wniosek zawierający wszystkie istotne dane oraz uzasadnienie.

7. Krajowi menedżerowie częstotliwości oraz menedżer sieci dokonują oceny i hierarchizacji wniosków o przydział częstotliwości na podstawie wymogów operacyjnych oraz uzgodnionych kryteriów. Menedżer sieci, we współpracy z krajowymi menedżerami częstotliwości, określa wpływ wniosków o przydział częstotliwości na sieć. Menedżer sieci ustanawia kryteria oceny i ustalania priorytetów w porozumieniu z krajowymi menedżerami częstotliwości, a następnie utrzymuje je i, w razie potrzeby, aktualizuje.
8. W przypadku stwierdzenia braku wpływu na sieć krajowi menedżerowie częstotliwości określają odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości w odpowiedzi na wniosek o przydział częstotliwości, uwzględniając wymogi określone w pkt 12.
9. W przypadku stwierdzenia wpływu na sieć menedżer sieci określa odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości w odpowiedzi na wniosek o przydział częstotliwości, uwzględniając następujące wymogi:
 - a) konieczność zapewnienia bezpiecznych służb łączności, nawigacji i dozoru;
 - b) konieczność optymalizacji wykorzystania ograniczonych zasobów widma radiowego;
 - c) konieczność zapewnienia przystępnego, sprawiedliwego i przejrzystego dostępu do widma radiowego;
 - d) wymogi operacyjne wnioskodawcy lub wnioskodawców oraz stron zaangażowanych w działalność operacyjną;
 - e) przewidywane przyszłe zapotrzebowanie na widmo radiowe;
 - f) przepisy zawarte w europejskim podręczniku zarządzania częstotliwościami wydanym przez ICAO.
10. Jeżeli nie można określić odpowiedniej częstotliwości, o której mowa w pkt 11 i 12, krajowi menedżerowie częstotliwości mogą zażądać od menedżera sieci przeprowadzenia szczególnego poszukiwania częstotliwości. Aby znaleźć rozwiązanie dla krajowych menedżerów częstotliwości menedżer sieci, z pomocą krajowych menedżerów częstotliwości, może przeprowadzić szczególną analizę wykorzystania częstotliwości w danym obszarze geograficznym.
11. Krajowi menedżerowie częstotliwości przydzielają odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości określone zgodnie z pkt 12 lub 13.
12. Krajowy menedżer częstotliwości rejestruje każdy przydział częstotliwości w centralnym rejestrze, wpisując następujące informacje:
 - a) dane wyszczególnione w europejskim podręczniku zarządzania częstotliwościami wydanym przez ICAO, w tym odpowiednie powiązane dane techniczne i operacyjne;
 - b) rozszerzone wymogi dotyczące danych, o których mowa w pkt 6;
 - c) opis operacyjnego wykorzystania przydziału częstotliwości;
 - d) dane kontaktowe strony zaangażowanej w działalność operacyjną, która korzysta z danego przydziału częstotliwości.

Państwa członkowskie korzystają z centralnego rejestru celem wypełnienia względem ICAO swoich obowiązków administracyjnych dotyczących rejestracji przydziałów częstotliwości.
13. 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 długo częstotliwość jest wykorzystywana do spełnienia wymogów operacyjnych opisanych przez wnioskodawcę;
 - b) może być przedmiotem wniosku o przesunięcie częstotliwości i że tego rodzaju przesunięcie będzie należało wdrożyć w określonym terminie;
 - c) podlega zmianie w przypadku zmian wykorzystania operacyjnego opisanego przez wnioskodawcę.
14. Krajowi menedżerowie częstotliwości zapewniają, aby wszelkie wnioskowane przesunięcia, modyfikacje lub uwolnienia częstotliwości były dokonywane przez osobę fizyczną lub organizację, której przydzielono daną częstotliwość, w uzgodnionym terminie, odpowiednio aktualizując centralny rejestr. Kiedy nie można wykonać tych działań krajowi menedżerowie częstotliwości przekazują menedżerowi sieci odpowiednie uzasadnienie.

15. Krajowi menedżerowie częstotliwości zapewniają, aby informacje, o których mowa w części B pkt 12, dotyczące wszystkich przydziałów częstotliwości wykorzystywanych w europejskiej sieci lotniczej, były dostępne w centralnym rejestrze.
16. 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 efektywne wykorzystanie. Menedżer sieci ustanawia te procedury w porozumieniu z krajowymi menedżerami częstotliwości, a następnie utrzymuje je i, w razie potrzeby, aktualizuje. Menedżer sieci identyfikuje w szczególności wszelkie rozbieżności między rejestrem centralnym, celem operacyjnym oraz faktycznym wykorzystaniem przydziału częstotliwości, które mogą mieć negatywny wpływ na funkcję częstotliwości radiowej. Menedżer sieci powiadamia o tego rodzaju rozbieżnościach krajowego menedżera częstotliwości, tak by można je było usunąć w uzgodnionym terminie.
17. Menedżer sieci zapewnia dostępność wspólnych narzędzi ułatwiających planowanie, koordynację, rejestrację, audyty i optymalizację, na poziomie centralnym i krajowym. W szczególności menedżer sieci opracowuje 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 C

Wymogi dotyczące organizacji funkcji częstotliwości

1. Wspólny proces decyzyjny z udziałem krajowych menedżerów częstotliwości i menedżera sieci opiera się na ustaleniach, które określają 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 odpowiednie konsultacje na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania między państwami członkowskimi a wszystkimi zainteresowanymi stronami na poziomie krajowym i europejskim.
2. Zmiany ustaleń dotyczących koordynacji częstotliwości radiowych 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.
3. Koordynacja w zakresie strategicznego i taktycznego wykorzystania częstotliwości radiowych z państwami trzecimi, które nie uczestniczą w pracach menedżera sieci, jest prowadzona w ramach regionalnych ustaleń roboczych ICAO. Działanie to ma służyć umożliwieniu państwom trzecim dostępu do prac menedżera sieci.
4. Państwa członkowskie zapewniają właściwą koordynację wykorzystania pasm częstotliwości lotniczych przez użytkowników wojskowych w drodze wspólnego procesu decyzyjnego z udziałem krajowych menedżerów częstotliwości i menedżera sieci.

ZAŁĄCZNIK IV

FUNKCJA KODÓW TRANSPONDERÓW RADAROWYCH

CZĘŚĆ A

Cele i ogólne wymagania

Kod transpondera (TC)

1. Cele tej funkcji to:
 - a) zwiększenie wewnętrznej spójności procesu przydzielania kodów poprzez przypisanie jasnych ról i obowiązków wszystkim zainteresowanym stronom, które są weń zaangażowane, z ogólną skutecznością działania sieci jako nadrzędnym motywem procesu przydzielania kodów;
 - b) zapewnienie większej przejrzystości przydziałów kodu oraz ich faktycznego wykorzystania, co umożliwi lepszą ocenę ogólnej efektywności sieci;
2. Menedżer sieci przydziela kody transpondera wtórnego radaru dozoru (SSR) państwom członkowskim i instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej optymalizując ich bezpieczną i efektywną dystrybucję z uwzględnieniem:
 - a) wymogów operacyjnych wszystkich 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 wytycznych.
3. Menedżer sieci udostępnia w każdym momencie państwom członkowskim, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej oraz państwom trzecim wykaz przydzielonych kodów transpondera SSR, który opisuje pełny i aktualny przydział kodów SSR.
4. Formalny proces ustanawiania, oceny i koordynacji wymogów dotyczących przydzielania kodów transpondera SSR jest wdrażany przez menedżera sieci z uwzględnieniem wszystkich niezbędnych, cywilnych i wojskowych zastosowań kodów transpondera SSR.
5. Formalny proces określony w pkt 4 obejmuje co najmniej odpowiednie uzgodnione procedury, terminy i parametry skuteczności działania na potrzeby zakończenia następujących działań:
 - a) składanie aplikacji o przydziały kodów transpondera SSR;
 - b) ocena aplikacji o przydziały kodów transpondera SSR;
 - c) koordynacja proponowanych zmian w przydziałach kodów transpondera SSR z państwami członkowskimi zgodnie z wymogami określonymi w części B;
 - d) okresowy audyt przydziałów kodów oraz potrzeb w tym zakresie w celu optymalizacji sytuacji, w tym ponownego przydziału już istniejących kodów;
 - e) okresowa zmiana, zatwierdzenie i dystrybucja ogólnego wykazu przydzielonych kodów transpondera SSR, o którym mowa w pkt 3;
 - f) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie nieoczekiwanych konfliktów między przydziałami kodów transpondera SSR;
 - g) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie problemu błędnie przypisanych kodów transpondera SSR, wykrytych w trakcie kontroli niewykorzystania przydzielonych kodów;
 - h) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie problemu nieoczekiwanych niedoborów przydziałów kodów transpondera SSR;
 - i) udostępnienie danych i informacji zgodnie z wymogami określonymi w części C.

6. Aplikacje o przydział kodów transpondera SSR otrzymane w ramach procesu określonego w pkt 4 są weryfikowane przez menedżera sieci pod kątem zgodności z obowiązującymi w ramach procesu wymogami w zakresie: konwencji formatu i danych, kompletności, dokładności, terminowości i uzasadnienia.
7. Państwa członkowskie zapewniają przypisanie kodów transpondera SSR do statków powietrznych zgodnie z wykazem przydzielonych kodów transpondera SSR, o którym mowa w pkt 3.
8. Menedżer sieci obsługuje, w imieniu państw członkowskich i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, scentralizowany system przypisywania kodów transponderom SSR oraz zarządzania automatycznym przypisywaniem kodów transpondera SSR na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego.
9. Menedżer sieci wdraża procedury i narzędzia regularnej oceny i weryfikacji faktycznego wykorzystania kodów transpondera SSR przez państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.
10. Menedżer sieci, państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uzgadniają plany i procedury ułatwiające okresową analizę i identyfikację przyszłych wymogów dotyczących kodów transpondera SSR. Analiza ta obejmuje określenie wpływu wszelkich przewidywalnych niedoborów przydziału kodów transpondera SSR na skuteczność działania.
11. Menedżer sieci opracowuje 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 i dokumentacją.

Kod interrogatora modu S (MIC)

12. Cele tego procesu to:
 - a) dokonanie skoordynowanego przydziału kodów interrogatorom modu S, zwiększające ogólną efektywność sieci;
 - b) zapewnienie podstawy regulacyjnej umożliwiającej lepsze egzekwowanie przepisów i lepszy nadzór.
13. Menedżer sieci przydziela kody interrogatora cywilnym i wojskowym interrogatorom modu S optymalizując bezpieczne i efektywne funkcjonowanie systemu dozoru ruchu lotniczego oraz koordynacji cywilno-wojskowej, z uwzględnieniem:
 - a) wymogów operacyjnych wszystkich stron zaangażowanych w działalność operacyjną;
 - b) rozporządzenia Komisji (WE) nr 262/2009 ⁽¹⁾,
 - c) wymogów w zakresie zarządzania kodami interrogatorów modu S zgodnie z zaleceniami dokumentu „Europejskie zasady i procedury przydziału kodów interrogatorom (IC) modu S wtórnego radaru dozoru” (dokument ICAO EUR. Doc 024).
14. Menedżer sieci obsługuje, w imieniu państw członkowskich, scentralizowany system przydziału kodów interrogatorom ⁽²⁾ na potrzeby skoordynowanego przydziału kodów interrogatorom modu S.
15. Państwa członkowskie zapewniają scentralizowaną służbę przydziału kodów interrogatorom dla operatorów modu S za pomocą systemu przydziału kodów interrogatora.
16. Menedżer sieci udostępnia w każdym momencie państwom członkowskim, operatorom modu S i państwom trzecim plan przydziału kodów interrogatorom, który przedstawia najnowszy zatwierdzony pełny zbiór przydzielonych kodów interrogatora w regionie europejskim ICAO.
17. Menedżer sieci wdraża formalny proces ustanawiania, oceny i koordynacji wymogów dotyczących przydzielania kodów interrogatora, z uwzględnieniem wszystkich wymaganych, cywilnych i wojskowych, zastosowań kodów interrogatora.
18. Formalny proces określony w pkt 17 obejmuje co najmniej odpowiednie uzgodnione procedury, terminy i parametry skuteczności działania na potrzeby zakończenia następujących działań:
 - a) złożenie aplikacji o przydział kodu interrogatora;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interrogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 84 z 31.3.2009, s. 20).

⁽²⁾ Zdefiniowany w art. 2 ust. 11 rozporządzenia Komisji (WE) nr 262/2009.

- b) oceny aplikacji o przydział kodu interrogatora;
 - c) koordynacja z państwami członkowskimi proponowanych zmian w przydziale kodów interrogatorom zgodnie z wymogami określonymi w części B;
 - d) okresowy audyt przydziału kodów interrogatorom oraz potrzeb w tym zakresie w celu poprawy sytuacji, w tym ponownego rozdzielania obowiązującego przydziału kodów interrogatora;
 - e) okresowa zmiana, zatwierdzenie i dystrybucja ogólnego planu przydziału kodów interrogatorom, o którym mowa w pkt 16;
 - f) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie nieoczekiwanych konfliktów kodów interrogatorów między interrogatorami modu S;
 - g) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie problemu nieoczekiwanych niedoborów przydziałów kodów interrogatora;
 - h) udostępnienie danych i informacji zgodnie z wymogami określonymi w części C.
19. Menedżer sieci weryfikuje aplikacje o przydział kodu interrogatora otrzymane w ramach procedury określonej w pkt 18 pod kątem zgodności z wymogami procedury dotyczącymi konwencji formatu i danych, kompletności, dokładności, terminowości i uzasadnienia.
20. W ramach procedury określonej w pkt 18 menedżer sieci:
- a) przeprowadza symulacje aktualizacji planu przydziału kodów interrogatorom na podstawie aplikacji oczekujących na rozpatrzenie;
 - b) przygotowuje proponowaną aktualizację planu przydziału kodów interrogatorom do zatwierdzenia przez państwa członkowskie, których ona dotyczy;
 - c) zapewnia, aby proponowana aktualizacja planu przydziału kodów interrogatorom spełniała w możliwie największym stopniu wymogi operacyjne przedstawione w aplikacjach o przydział kodu interrogatora;
 - d) aktualizuje i przekazuje państwom członkowskim plan przydziału kodów interrogatorom niezwłocznie po jego zatwierdzeniu, bez uszczerbku dla krajowych procedur w zakresie przekazywania informacji na temat interrogatorów modu S używanych przez wojsko.
21. Menedżer sieci wdraża procedury i narzędzia regularnej oceny i weryfikacji faktycznego wykorzystania kodów interrogatora modu S przez cywilnych i wojskowych operatorów modu S.
22. Menedżer sieci, państwa członkowskie i operatorzy modu S uzgadniają plany i procedury na potrzeby okresowej analizy i identyfikacji przyszłych wymogów dotyczących kodów interrogatora modu S. Analiza ta obejmuje określenie wpływu wszelkich przewidywalnych niedoborów przydziału kodów interrogatora na skuteczność działania.
23. Menedżer sieci opracowuje 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 i dokumentacją.

CZĘŚĆ B

Wymogi dotyczące szczególnego mechanizmu konsultacji

Kod transpondera

1. Menedżer sieci ustanawia specjalny mechanizm koordynacji i konsultacji szczegółowych ustaleń dotyczących przydzielania kodów transpondera SSR. Mechanizm ten:
- a) zapewnia uwzględnienie wpływu wykorzystywania kodów transpondera SSR w państwach trzecich poprzez udział w ustaleniach roboczych dotyczących zarządzania kodami transpondera SSR, określonych w odpowiednich przepisach regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (*Facilities and Services Implementation Document*);

- b) zapewnia zgodność wykazu przydzielonych kodów transpondera SSR, o którym mowa w części A pkt 3, z planem zarządzania kodami określonym w odpowiednich przepisach regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (*Facilities and Services Implementation Document*);
 - c) określa wymogi gwarantujące przeprowadzanie z państwami członkowskimi, których to dotyczy, odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania kodami transpondera SSR;
 - d) określa wymogi gwarantujące przeprowadzanie przez państwa członkowskie odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania kodami transpondera SSR z wszystkimi zainteresowanymi stronami, których to dotyczy, na poziomie krajowym;
 - e) zapewnia koordynację strategicznego i taktycznego wykorzystania kodów transpondera SSR z państwami trzecimi, poprzez udział w ustaleniach roboczych dotyczących zarządzania kodami 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 przydziałów kodu interrogatora dozorowania i transpondera SSR;
 - g) zapewnia poddanie zmian w wykazie przydzielonych kodów transpondera SSR zatwierdzeniu przez państwa członkowskie, których dotyczy dana zmiana;
 - h) określa wymogi zapewniające poinformowanie wszystkich zainteresowanych stron o zmianach w wykazie przydzielonych kodów transpondera SSR bezpośrednio po ich zatwierdzeniu, bez uszczerbku dla krajowych procedur przekazywania informacji o wykorzystywaniu kodów transpondera SSR przez władze wojskowe.
2. Menedżer sieci, w porozumieniu z krajowymi władzami wojskowymi, zapewnia wprowadzenie środków niezbędnych do zagwarantowania, że przydział kodów transpondera SSR ani ich wykorzystanie do celów wojskowych nie będą miały negatywnego wpływu na bezpieczeństwo ani na sprawny przepływ ogólnego ruchu lotniczego.

Kod interrogatora modu S

3. Menedżer sieci ustanawia specjalny mechanizm koordynacji i konsultacji szczegółowych ustaleń dotyczących przydzielania kodów interrogatora modu S. Mechanizm ten:
- a) określa minimalne terminy na koordynację i konsultację proponowanych nowych lub zmienionych przydziałów kodu interrogatora modu S;
 - b) zapewnia poddanie zmian w planie przydziału kodów interrogatorom modu S zatwierdzeniu przez państwa członkowskie, których dotyczy dana zmiana;
 - c) zapewnia koordynację z państwami trzecimi w zakresie strategicznego i taktycznego wykorzystania kodów interrogatora modu S w drodze ustaleń roboczych dotyczących zarządzania kodami interrogatora modu S;
 - d) określa wymogi gwarantujące poinformowanie wszystkich zainteresowanych stron o zmianach w planie przydziału kodów interrogatorom modu S bezpośrednio po ich zatwierdzeniu, bez uszczerbku dla krajowych procedur przekazywania informacji o wykorzystywaniu kodów interrogatora modu S i kodów transpondera SSR przez władze wojskowe.
4. Menedżer sieci zapewnia przeprowadzanie z państwami członkowskimi odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania kodami interrogatora modu S w drodze wspólnego procesu decyzyjnego.
5. Menedżer sieci, w porozumieniu z krajowymi władzami wojskowymi, zapewnia wprowadzenie środków niezbędnych do zagwarantowania, że przydział kodów interrogatora modu S ani ich wykorzystanie do celów wojskowych nie będą miały negatywnego wpływu na bezpieczeństwo ani na sprawny przepływ ogólnego ruchu lotniczego.

CZĘŚĆ C

Wymogi dotyczące udostępniania danych

Kod transpondera

1. Składane aplikacje w sprawie nowych lub zmienionych przydziałów kodów transpondera SSR muszą spełniać obowiązujące w ramach procesu określonego w części A pkt 4 wymogi odnośnie do konwencji formatu i danych, kompletności, dokładności, terminowości i uzasadnienia.

2. Państwa członkowskie przekazują menedżerowi sieci – w uzgodnionych terminach wyznaczonych przez menedżera sieci – następujące dane i informacje, aby pomóc w realizacji funkcji sieciowej w odniesieniu do kodów transpondera SSR:
 - a) aktualny rejestr dotyczący przydzielenia i wykorzystania wszystkich kodów transpondera SSR w obszarze, za który są odpowiedzialne, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń związanych z bezpieczeństwem, dotyczących pełnego ujawnienia szczególnych przydziałów do celów wojskowych kodów niewykorzystywanych przez ogólny ruch lotniczy;
 - b) uzasadnienie wykazujące, że istniejące i wnioskowane przydziały kodów transpondera SSR stanowią minimum niezbędne do spełnienia wymogów operacyjnych;
 - c) szczegółowe informacje na temat wszelkich przydziałów kodu transpondera SSR, które nie są już potrzebne do celów operacyjnych i które mogą zostać zwolnione do ponownego rozdzielenia w obrębie sieci;
 - d) zgłoszenia wszelkich faktycznych i nieoczekiwanych niedoborów przydziałów kodu transpondera SSR;
 - e) szczegółowe informacje na temat wszelkich zmian planowania instalacji lub statusu operacyjnego systemów lub ich elementów, które mogą mieć wpływ na przypisywanie kodów transpondera SSR do lotów.
3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują menedżerowi sieci – w uzgodnionych terminach wyznaczonych przez menedżera sieci – następujące dane i informacje, aby pomóc w realizacji funkcji sieciowej w odniesieniu do kodów transpondera SSR:
 - a) skorelowane raporty o pozycji w ramach rozszerzonego systemu taktycznego zarządzania przepływem, zawierające kody transpondera SSR przypisane na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego, gdzie loty wykonuje się zgodnie z przepisami o lotach według wskazań przyrządów;
 - b) zgłoszenia wszelkich zaistniałych nieprzewidzianych konfliktów i sytuacji niebezpiecznych spowodowanych przez operacyjne przypisanie kodów transpondera SSR, w tym informacje o sposobie rozwiązania konfliktu.
4. Odpowiedzi państw członkowskich oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w ramach koordynacji proponowanych zmian w przydziałach kodów transpondera SSR oraz aktualizacje wykazu przydzielonych kodów transpondera SSR zawierają co najmniej:
 - a) wskazanie, czy przewiduje się wystąpienie jakichkolwiek konfliktów kodów transponderów SSR lub sytuacji niebezpiecznych wynikających z ich przydziału, czy nie;
 - b) potwierdzenie, czy będzie to miało negatywny wpływ na wymogi operacyjne lub efektywność, czy nie;
 - c) potwierdzenie, że zmiany w przydziałach kodów transpondera SSR mogą zostać wdrożone w żądanych terminach.

Kod interrogatora modu S

5. Składane aplikacje w sprawie nowych lub zmienionych przydziałów kodów interrogatora muszą spełniać obowiązujące w ramach procesu określonego w części A pkt 17 wymogi odnośnie do: formatu i danych, kompletności, dokładności, terminowości i uzasadnienia.
6. Państwa członkowskie przekazują menedżerowi sieci – w uzgodnionych terminach wyznaczonych przez menedżera sieci – następujące dane i informacje, aby pomóc w realizacji przydziału kodów interrogatorom:
 - a) parametry interrogatorów modu S określone w rozporządzeniu (WE) nr 262/2009;
 - b) szczegółowe informacje na temat wszelkich zmian planowania instalacji lub statusu operacyjnego interrogatorów modu S lub ich elementów, które mogą mieć wpływ na przydział kodów interrogatorom modu S;
 - c) uzasadnienie wykazujące, że istniejące i wnioskowane przydziały kodu interrogatora modu S stanowią minimum niezbędne do spełnienia wymogów operacyjnych;
 - d) szczegółowe informacje na temat wszelkich przydziałów kodu interrogatora, które nie są już potrzebne do celów operacyjnych i które mogą zostać zwolnione do ponownego rozdzielenia w obrębie sieci;
 - e) zgłoszenia wszelkich faktycznych i nieoczekiwanych niedoborów przydziałów kodu interrogatora.

-
7. Menedżer sieci wykorzystuje odpowiedzi udzielone przez państwa członkowskie na propozycję planu przydziału kodów interogatorom, w tym:
 - a) określenie jakiegokolwiek przewidywanego konfliktu kodów interogatorów modu S lub ryzyka spowodowanego ich przydziałem;
 - b) potwierdzenie, czy będzie to miało negatywny wpływ na wymogi operacyjne lub efektywność, czy nie;
 - c) potwierdzenie, że zmiany w przydziałach kodu interogatora modu S mogą zostać wdrożone w żądanych terminach.
 8. Menedżer sieci wspiera państwa członkowskie w rozwiązywaniu konfliktów MIC zgłaszanych przez państwa członkowskie lub operatorów modu S.
-

ZAŁĄCZNIK V

WZÓR PLANU STRATEGICZNEGO SIECI

Plan strategiczny sieci ma następującą strukturę:

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 na ruch oraz zmiany w skali światowej)

2.3. Cele w zakresie skuteczności działania oraz potrzeby komercyjne wyrażone przez poszczególne zainteresowane strony, jak również ogólnounijne parametry docelowe w zakresie skuteczności działania

3. WIZJA STRATEGICZNA

3.1. Opis strategii rozwoju sieci, która pozwoli osiągnąć docelowe parametry w zakresie skuteczności działania oraz spełnić wymogi komercyjne

3.2. Spójność z systemem skuteczności działania

3.3. Spójność z europejskim centralnym planem ATM

3.4. Spójność ze wspólnymi projektami ustanowionymi zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013

4. CELE STRATEGICZNE

4.1. Opis celów strategicznych w odniesieniu do sieci:

- a) uwzględnienia opis ról i obowiązków stron zaangażowanych we współpracę operacyjną;
- b) wskazuje, w jaki sposób cele strategiczne pozwolą spełnić wymogi;
- c) wskazuje sposób pomiaru postępów w realizacji tych celów;
- d) wskazuje wpływ, jaki cele strategiczne będą miały na branżę oraz pozostałe obszary, których dotyczą.

5. PLANOWANIE STRATEGICZNE

5.1. Opis planowania krótko- i średnioterminowego:

- a) priorytety każdego celu strategicznego;
- b) realizacja każdego z celów strategicznych w kategoriach zapotrzebowania na wdrożenie technologii, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, powiązanych kosztów i korzyści, jak również niezbędnego systemu zarządzania oraz niezbędnych zasobów i regulacji;
- c) wymagany udział 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 poszczególnych funkcji.

5.2. Opis planowania długoterminowego:

- a) zamiar osiągnięcia każdego z celów strategicznych w kategoriach potrzeb technologicznych 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;
- b) wymagany udział 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, aby pomóc w realizacji planu.

ZAŁĄCZNIK VI

MODEL PLANU OPERACYJNEGO SIECI

Plan operacyjny sieci ma następującą strukturę ogólną (która musi być dostosowana do poszczególnych funkcji oraz do czasowego horyzontu planu operacyjnego sieci, tak by uwzględnić jego kroczący charakter i przewidziane w nim przedziały czasowe 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 stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w kategoriach ról i obowiązków,
 - wskazanie sposobu, w jaki docelowe operacyjne poziomy oraz cele zostaną uwzględnione na etapie taktycznym, przedtactycznym, krótkoterminowym i średnioterminowym planu operacyjnego sieci, jak również w pozostałych celach w zakresie skuteczności działania ustanowionych na podstawie systemu skuteczności działania,
 - ustanowione priorytety i zasoby potrzebne 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 rozwoju sieci, która pozwoli spełnić wymogi operacyjne w zakresie skuteczności działania oraz pozostałe cele w zakresie skuteczności działania ustanowione na podstawie 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),
 - prognozy dla głównych portów lotniczych,
 - analiza prognoz ruchu obejmująca cały zakres możliwych scenariuszy,
 - analiza wpływu zdarzeń szczególnych.
 - 4.4. Wymogi operacyjne dotyczące 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,
 - 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 zapewniania służb mająca znaczenie dla sieci.
- 4.5. Potrzeby operacyjne wyrażone przez poszczególne zainteresowane strony, w tym wojsko.
5. PLANY OPERACYJNE I DZIAŁANIA SŁUŻĄCE ZWIĘKSZENIU SKUTECZNOŚCI NA POZIOMIE 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 OPERACYJNE I DZIAŁANIA SŁUŻĄCE ZWIĘKSZENIU SKUTECZNOŚCI NA POZIOMIE LOKALNYM
- W tym opis wszystkich planów i konkretnych 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,
 - ćwiczenia wojskowe na dużą skalę.
8. WYMAGANIA WOJSKOWE DOTYCZĄCE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ
- 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, gdy nie jest potrzebna, i poinformowanie o tym z jak największym wyprzedzeniem.
9. SKONSOLIDOWANE PROGNOZY I ANALIZY OPERACYJNEJ SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI
- Docelowe poziomy i prognozy dotyczące opóźnień dotyczące opóźnień ATFM/zdolności ATFM na poziomie: sieci, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz ośrodków kontroli obszaru (ACC),
 - operacyjna skuteczność działania portów lotniczych,
 - prognozy i docelowe poziomy skuteczności działania dotyczące warunków sieci/efektywności lotu,
 - wpływ zdarzeń szczególnych,
 - analiza prognoz i poziomów docelowych operacyjnej skuteczności działania.
10. WSKAZANIE OBSZARÓW UTRUDNIEŃ OPERACYJNYCH ORAZ ŚRODKÓW ŁAGODZĄCYCH NA POZIOMIE SIECI I POZIOMIE LOKALNYM
- Wskazanie istniejących i potencjalnych utrudnień operacyjnych (dotyczących bezpieczeństwa, przepustowości, efektywności lotu), ich przyczyn oraz uzgodnionych rozwiązań lub działań łagodzących, w tym możliwości równoważenia zapotrzebowania i przepustowości.
-

Dodatek 1

Ośrodki kontroli obszaru (ACC)

Plan operacyjny sieci zawiera w odniesieniu do poszczególnych ACC szczegółowy opis wszystkich dziedzin wskazanych w niniejszym dodatku, obejmujący odnośne planowane działania w zakresie ulepszeń operacyjnych, perspektywy na okres obowiązywania planu, prognozę ruchu, poziom docelowy i prognozę opóźnień, istotne zdarzenia mogące wpływać na ruch oraz kontakty operacyjne.

W odniesieniu do każdego ACC menedżer sieci podaje:

- prognozę ruchu,
- analizę aktualnych wyników w zakresie operacyjnej skuteczności działania,
- ilościową ocenę osiągniętej przepustowości (poziom odniesienia dla przepustowości),
- ilościową ocenę wymaganej przepustowości dla różnych scenariuszy zmian poziomu ruchu (wymagany profil przepustowości),
- ilościową ocenę planowanych na poziomie ACC działań w zakresie ulepszeń operacyjnych, zgodnie z uzgodnieniami poczynionymi z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,
- poziom docelowy i prognozę opóźnień,
- analizę oczekiwanych wyników 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 opóźnień,
 - ocenę/potwierdzenie prognozy ruchu, z uwzględnieniem wiedzy o warunkach lokalnych,
 - liczbę dostępnych sektorów: konfigurację sektorową/system otwierania sezonu/dnia tygodnia/pory dnia,
 - wartości dotyczące przepustowości/monitorowania dla każdego sektora/natężenia ruchu dla danej konfiguracji/systemu otwierania,
 - planowane lub znane zdarzenia szczególne, w tym ich daty/godziny oraz ich wpływ na operacyjną skuteczność działania,
 - szczegółowe informacje na temat planowanych ulepszeń operacyjnych, harmonogram ich wdrożenia oraz ich negatywny/pozytywny wpływ na przepustowość lub efektywność,
 - szczegółowe informacje na temat proponowanych i potwierdzonych zmian w strukturze przestrzeni powietrznej i jej wykorzystaniu,
 - dodatkowe działania uzgodnione z menedżerem sieci,
 - kontakty operacyjne ACC.
-

Dodatek 2

Porty lotnicze

W przypadku tych europejskich portów lotniczych, które mają znaczenie dla skuteczności działania sieci, plan operacyjny sieci zawiera szczegółowy opis wszystkich dziedzin określonych w niniejszym dodatku, jak również opisuje planowane ulepszenia operacyjne, perspektywy na okres obowiązywania planu, prognozę ruchu i opóźnień, istotne zdarzenia mogące wpływać na ruch oraz kontakty operacyjne.

Menedżer sieci uwzględni dla każdego portu lotniczego, w szczególności w oparciu o informacje otrzymywane przez operatorów portów lotniczych i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej:

- prognozę ruchu,
- analizę spodziewanych wyników planowanych ulepszeń operacyjnych (bezpieczeństwo, przepustowość, ochrona środowiska).

W odniesieniu do każdego portu lotniczego uwzględnionego w planie operacyjnym sieci operator portu lotniczego i lokalny organ ATS muszą opracować mechanizmy przekazywania menedżerowi sieci następujących informacji celem ich włączenia do opisu poszczególnych portów lotniczych:

- ocenę/potwierdzenie prognozy ruchu, z uwzględnieniem wiedzy o warunkach lokalnych,
 - przepustowości drogi startowej dla każdej konfiguracji dróg startowych oraz aktualnych i prognozowanych czasów przylotów i odlotów,
 - w stosownych przypadkach, przepustowości w okresie nocnym oraz długości tego okresu,
 - szczegółowe informacje na temat planowanych ulepszeń operacyjnych, harmonogram ich wdrożenia oraz ich negatywny/pozytywny wpływ na przepustowość lub efektywność,
 - planowane lub znane zdarzenia szczególne, w tym ich daty/godziny oraz ich wpływ na operacyjną skuteczność działania,
 - inne planowane środki zwiększania przepustowości,
 - dodatkowe działania uzgodnione z menedżerem sieci.
-