

## II

(Nelegislatívne akty)

## NARIADENIA

## VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/123

z 24. januára 2019,

ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)<sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 6 ods. 4 a ods. 7,

keďže:

- (1) Funkcie siete by mali byť „službou všeobecného záujmu“ vykonávanou v prospech/v rámci európskej siete manažmentu letovej prevádzky (EATMN, ďalej len „sieť“). Mali by prispievať k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy zabezpečením požadovanej úrovne výkonnosti, interoperability, kompatibility a koordinácie činností vrátane činností na zabezpečenie optimálneho využívania obmedzených zdrojov.
- (2) Plánovanie európskej siete tratí, manažment kapacity siete a tokov letovej prevádzky a koordinácia obmedzených zdrojov v súlade s nariadením (ES) č. 551/2004 by sa mali vykonávať bez toho, aby bola dotknutá suverenita členských štátov v ich vzdušnom priestore, ako aj povinnosti členských štátov týkajúce sa otázok verejného poriadku, verejnej bezpečnostnej ochrany a záležitostí obrany podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004<sup>(2)</sup>.
- (3) Táto sieť by mala zahŕňať všetky fyzické a prevádzkové komponenty, ktoré určujú výkonnosť lietadla, najmä presnosť a efektívnosť letov prevádzkovaných vo vzdušnom priestore v rámci regiónu EUR Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“), v ktorom sú za poskytovanie letových prevádzkových služieb zodpovedné členské štáty.
- (4) Európska sieť tratí by mala byť plánovaná tak, aby sa vo všetkých fázach letu zlepšila efektívnosť smerovania tratí z pohľadu „gate-to-gate“ (od odletu po pristátie) s osobitným prihliadnutím na aspekty efektívnosti letov a životného prostredia.
- (5) Na zabezpečenie neustáleho zlepšovania prevádzky siete v rámci jednotného európskeho neba a ako príspevok k plneniu celoeurópskych výkonnostných cieľov sú potrebné prevádzkové opatrenia na rozvoj efektívnych štruktúr vzdušného priestoru a na riadenie dostupnej kapacity. Týmto prevádzkovými opatreniami by sa malo umožniť efektívne využívanie vzdušného priestoru a zabezpečiť, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať uprednostňované trajektórie.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

<sup>(2)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

- (6) Funkcia manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) je neoddeliteľnou súčasťou funkcií siete, ktorej cieľom je optimalizovať dostupnú kapacitu pri využívaní vzdušného priestoru. Táto funkcia by sa preto mala podrobnejšie opísať, pričom sa náležite zohľadní nariadenie Komisie (EÚ) č. 255/2010 <sup>(3)</sup>.
- (7) V nariadení (ES) č. 551/2004 sa stanovuje prijatie podrobných vykonávacích predpisov na koordináciu a harmonizáciu procesov a postupov s cieľom zvýšiť účinnosť správy leteckej frekvencie. Podrobné vykonávacie predpisy sú potrebné aj na zabezpečenie ústrednej funkcie na koordináciu včasnej identifikácie a riešenia potrieb frekvencií s cieľom podporiť plánovanie a prevádzku siete.
- (8) Práca ICAO pri navrhovaní tratí, manažmente toku letovej prevádzky, správe frekvencií a kódov transpondérov radaru by sa mala použiť ako základ pri optimalizácii vývoja a prevádzky siete.
- (9) Členské štáty by si mali plniť záväzky voči ICAO, v oblasti návrhu tratí, manažmentu toku letovej prevádzky, správy frekvencií a kódov odpovedača radaru a mali by ich účinnejšie zaviesť do siete. Manažér siete by mal zabezpečiť koordináciu a podporu v tejto oblasti.
- (10) Zavádzanie funkcie manažmentu toku letovej prevádzky by sa nemalo dotknúť nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 <sup>(4)</sup>. Letiská, ktoré sú miestom vstupu do siete a výstupu z nej, predstavujú kľúčových aktérov, ktorí prispievajú k celkovej výkonnosti siete. Z tohto dôvodu by táto funkcia mala byť v spojení s prevádzkovateľmi letísk, ktorí pôsobia ako koordinátori na zemi, s cieľom optimalizovať kapacity na zemi. Tým by sa zlepšila celková kapacita siete. Okrem toho by sa mali zaviesť postupy na zvýšenie konzistentnosti medzi letiskovými prevádzkovými intervalmi a letovými plánmi s cieľom optimalizovať dostupnú kapacitu siete vrátane letísk.
- (11) Pridelovanie rádiového spektra sa uskutočňuje v rámci Medzinárodnej telekomunikačnej únie (ITU). Členskými štátom pritom prislúcha zodpovednosť za oznamovanie požiadaviek civilného letectva na ITU a následne za optimálne využitie frekvenčného pásma prideleného všeobecnej letovej prevádzke. V rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 676/2002/ES <sup>(5)</sup> sa stanovuje politika a právny rámec pre túto oblasť.
- (12) ICAO vypracovala inštruktážny materiál týkajúci sa kódov odpovedača radaru vrátane výzvočných kódov módu S a rádiových funkcií. Prevádzkuje aj systém registrácie frekvencií pridelených na účely všeobecnej letovej prevádzky v európskom regióne ICAO. Ten momentálne obsluhuje Eurocontrol, ktorý pôsobí ako manažér siete.
- (13) Udalosti spojené so zostrením lietadla linky MH 17 vo vzdušnom priestore Ukrajiny (17. júla 2014) a teroristickým útokom na bruselskom letisku (22. marca 2016) ukázali, že je potrebné vytvoriť centrálny subjekt, ktorý môže prispieť ku koordinácii zmierňujúcich opatrení na miestnej, regionálnej a sieťovej úrovni, s cieľom zabezpečiť včasnú reakciu na budúce krízové situácie, ktoré majú dosah na letectvo.
- (14) Manažér siete by mal pôsobiť ako nestranný a príslušný orgán, ktorý bude účinne a s primeranými zdrojmi vykonávať úlohy nevyhnutné na výkon funkcií siete podľa nariadenia (ES) č. 551/2004. Uchádzač o funkciu manažéra siete by mal poskytnúť dôkazy o prostriedkoch a zdrojoch, ktoré plánuje zabezpečiť na plnenie požiadaviek uložených tomuto orgánu. Manažér siete by mal byť zastúpený riadiacim pracovníkom orgánu, ktorý je vymenovaný, aby konal ako manažér siete.
- (15) Je prospešné, ak bude rôzne funkcie siete na podporu opatrení prijatých na miestnej a subregionálnej úrovni koordinovať jeden orgán, aby bolo možné rozvíjať a realizovať konzistentné krátkodobé a dlhodobé prevádzkové a strategické ciele siete v súlade s cieľmi výkonnosti. Funkcie siete by však mali poskytovať subjekty zainteresované na prevádzke a manažér siete, a to na úrovni členských štátov a funkčných blokov vzdušného priestoru v súlade so zodpovednosťami stanovenými týmito nariadeniami.

<sup>(3)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 255/2010 z 25. marca 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá manažmentu toku letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 80, 26.3.2010, s. 10).

<sup>(4)</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelenia prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 676/2002/ES zo 7. marca 2002 o regulačnom rámci pre politiku rádiového frekvenčného spektra v Európskom spoločenstve (rozhodnutie o rádiovom frekvenčnom spektre), (Ú. v. ES L 108, 24.4.2002, s. 1).

- (16) Komisia v roku 2017 preskúmala správu, finančné opatrenia, náklady a nákladovú efektívnosť funkcií siete. Jedným zo záverov tohto preskúmania bolo, že manažér siete by mal mať k dispozícii posilnenú správu a väčšiu autonómiu riadenia.
- (17) Funkcie siete by sa mali poskytovať nákladovo efektívnym spôsobom a zabrániť by sa malo predovšetkým zdvojojovaniu úsilia.
- (18) Povinnosti a úlohy manažéra siete by mali byť jasne stanovené s ohľadom na vykonávanie funkcií siete a na výkonnosť siete. Mali by v tom byť zahrnuté všetky služby alebo činnosti, ktoré sa musia vykonávať centrálné v prospech subjektov zainteresovaných na prevádzke, v súlade s organizáciou práce a prevádzkovými postupmi dohodnutými s týmito zainteresovanými stranami.
- (19) Úlohy zverené manažérovi siete, ktoré sa týkajú monitorovania infraštruktúry a spoločných služieb v oblasti podpory siete, by sa mali vykonávať s plným zohľadnením stanovísk členských štátov a subjektov zainteresovaných na prevádzke.
- (20) Manažér siete by sa mal zapojiť do prípravy plánov a prevádzkových opatrení týkajúcich sa vykonávania funkcií siete na vnútroštátnej a subregionálnej úrovni, ak tieto plány a opatrenia majú vplyv na výkonnosť siete.
- (21) Na zabezpečenie primeraného výkonu siete by mal plán prevádzky siete zahŕňať prevádzkové opatrenia a miestne referenčné hodnoty, ktoré zohľadňujú meniace sa podmienky siete, a jeho cieľom by malo byť splnenie celouňijných výkonnostných cieľov. Manažér siete by mal okrem toho identifikovať prevádzkové obmedzenia a prekážky a navrhnúť vhodné opatrenia na ich riešenie.
- (22) Uplatňovanie zásad správneho riadenia je nevyhnutné na neustále zlepšovanie manažmentu toku letovej prevádzky v Únii, predvídanie rastu letovej prevádzky a optimálne využitie dostupnej kapacity pri súčasnom znížení vplyvu tokov letovej prevádzky na životné prostredie. Je preto potrebné vytvoriť spoločný rámec na plánovanie a realizáciu zlepšení výkonnosti siete. Na tento účel by sa mal na úrovni siete vypracovať strategický plán a plán prevádzky.
- (23) Manažér siete a subjekty zainteresované na prevádzke by mali spolupracovať v záujme zlepšenia manažmentu toku letovej prevádzky a v prípade potreby by mali prijať nápravné opatrenia. Manažér siete by mal mať najmä možnosť zaviesť opatrenia ATFM, aby čo najlepšie využil dostupnú kapacitu a podporil čo najlepšie zabezpečenie tejto kapacity sektormi riadenia leteckej prevádzky.
- (24) Funkcie siete by sa mali vykonávať bez toho, aby bol dotknutý článok 13 nariadenia (ES) č. 549/2004, ktorého cieľom je zabezpečiť ochranu základných bezpečnostných alebo obranných politických záujmov. Funkcie siete by sa mali vykonávať aj bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie pružného využívania vzdušného priestoru podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 551/2004.
- (25) Mala by existovať koordinácia medzi funkciami siete a činnosťami organizovanými na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.
- (26) Na dosiahnutie požadovaných cieľov je mimoriadne dôležitá účinnosť vojenských operácií, civilno-vojenská spolupráca a koordinácia. Toto nariadenie by sa nemalo vzťahovať na rozhodnutia o obsahu, rozsahu pôsobnosti alebo vykonávania vojenských operácií a výcviku v rámci operačného režimu letovej prevádzky. V záujme bezpečnosti a obojstrannej účinnosti je však dôležité pokryť rozhranie medzi týmito operáciami a operáciami, na ktoré sa toto nariadenie vzťahuje.
- (27) Je potrebné zabezpečiť včasné a účinné vykonávanie funkcií siete a podporiť manažéra siete pri plnení jeho úloh, a to zavedením účinného rámca pre konzultácie so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a vytvorením podrobných foriem organizácie práce a prevádzkových postupov pre operácie.
- (28) Efektívne konzultácie so zainteresovanými subjektmi by sa mali uskutočňovať na vnútroštátnej úrovni, na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, ako aj na úrovni siete.
- (29) Na zabezpečenie primeranej správy v oblasti vykonávania funkcií siete by sa mala zriadiť rada pre riadenie siete.

- (30) Na zabezpečenie účinného rozhodovania by mala mať rada pre riadenie siete obmedzený počet členov so zodpovednosťou za prevádzku a riadenie a rozsiahlymi znalosťami a odbornými poznatkami v oblasti manažmentu letovej prevádzky. Títo členovia by mali vyvážené zastupovať záujmy všetkých zainteresovaných strán. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb pridružených krajín, ktorí prostredníctvom svojich zástupcov prispievajú k práci manažéra siete, by mali mať takisto možnosť zúčastňovať sa na zasadnutiach rady pre riadenie siete.
- (31) Rade pre riadenie siete by mala pri rozhodovaní asistovať pracovná skupina pre prevádzku zložená z prevádzkových manažérov s cieľom poskytnúť mu primerané operatívne znalosti a poradenstvo.
- (32) Na zabezpečenie účinnosti krízového riadenia na úrovni siete a na podporu Európskej jednotky krízovej koordinácie v letectve pri plnení jej úloh by sa mala zriadiť sieť kontaktných miest členských štátov. Kontaktné miesta by mali umožniť zapojenie vnútroštátnych orgánov a zabezpečiť úzku spoluprácu so zodpovedajúcimi štruktúrami na úrovni členských štátov v prípade kríz.
- (33) Vzhľadom na zvrchovanosť členských štátov v ich vzdušnom priestore a na ich povinnosti týkajúce sa otázok verejného poriadku, verejnej bezpečnostnej ochrany a záležitostí obrany, ako aj ich zodpovednosť, pokiaľ ide o funkcie siete, by členské štáty mali byť informované o všetkých opatreniach, ktoré majú významný vplyv na výkonnosť siete, a tieto opatrenia by sa s nimi mali konzultovať. Komisia by mala čo najlepšie využiť existujúce schôdze výborov, aby mohla zohľadniť ich názory.
- (34) Rozpočet manažéra siete by mal manažérovi siete umožniť plnenie osobitných cieľov určených v systéme výkonnosti a plnenie pracovného programu. V prípade, že orgán vymenovaný za manažéra siete vykonáva ďalšie činnosti, rozpočet by mal byť identifikovateľný oddelene od zvyšku rozpočtu tohto orgánu. Rada pre riadenie siete by mala potvrdiť konzistentnosť rozpočtu manažéra siete s ročným pracovným programom manažéra siete.
- (35) Komisia by mala zabezpečiť primeraný dohľad nad manažérom siete. V tomto dohľade by sa mala vziať do úvahy úloha Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva ako príslušného orgánu pre certifikáciu manažéra siete a dohľad nad ním.
- (36) Tretie krajiny, ktoré majú dohodu s Úniou, by sa mali zapojiť do tvorby a zavádzania funkcií siete, a tým prispieť k celoeurópskemu rozmeru jednotného európskeho neba.
- (37) V tomto nariadení sa náležite zohľadňujú skúsenosti získané pri vykonávaní funkcií siete od roku 2011 a stanovujú sa v ňom revidované spoločné pravidlá vykonávania funkcií siete. Nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011<sup>(6)</sup> by sa preto malo zrušiť.
- (38) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

## KAPITOLA I

### VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

#### Článok 1

#### **Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti**

1. Týmto nariadením sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (sieťové funkcie) v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 551/2004. Stanovujú sa ním aj pravidlá riadenia krízových situácií v sieti.
2. Toto nariadenie sa vzťahuje na tieto funkcie siete:
  - a) plánovanie európskej siete tratí (ďalej len „ERND“);

<sup>(6)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 zo 7. júla 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 691/2010 (Ú. v. EÚ L 185, 15.7.2011, s. 1).

b) manažment toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) uvedený v článku 6 ods. 7 nariadenia (ES) č. 551/2004 a v nariadení (EÚ) č. 255/2010;

c) pokiaľ ide o koordináciu obmedzených zdrojov:

i) rádiové frekvencie v rámci leteckých frekvenčných pásiem používaných všeobecnou letovou prevádzkou;

ii) kódy odpovedača radaru.

3. Na účely vykonávania funkcií siete sa toto nariadenie vzťahuje najmä na členské štáty, manažéra siete, Agentúru Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“), používateľov vzdušného priestoru, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk, koordinátorov letiskových prevádzkových intervalov na miestnej a vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.

4. Toto nariadenie sa vzťahuje na vzdušný priestor v rámci regiónu ICAO EUR, v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb v zmysle článku 2 ods. 11 nariadenia (ES) č. 549/2004. Toto nariadenie sa môže vzťahovať aj na vzdušný priestor v regiónoch ICAO EUR, NAT, AFI a MID, v ktorých sú tretie krajiny uvedené v článku 24 ods. 1 zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb.

## Článok 2

### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov v článku 2 nariadenia (ES) č. 549/2004, článku 2 nariadenia Komisie (EÚ) č. 255/2010 a článku 2 nariadenia Komisie (ES) č. 2150/2005<sup>(7)</sup>.

Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:

1. „obmedzené zdroje“ sú dodané prostriedky používané na účinné fungovanie ATM, ktoré sú obmedzené v dostupnosti a sú centrálné koordinované manažérom siete tak, aby sa zabezpečila výkonnosť európskej siete manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „sieť“);
2. „letecké frekvenčné pásmo“ je záznam v tabuľke pridelených frekvencií podľa Rádiokomunikačného poriadku Medzinárodnej telekomunikačnej únie v danom frekvenčnom pásme, v ktorom sa pridelujú frekvencie pre všeobecnú letovú prevádzku;
3. „prevádzkovateľ letiska“ je orgán, ktorý v spojení s inými činnosťami alebo inak má podľa vnútroštátnych právnych alebo iných predpisov za úlohu spravovať a riadiť zariadenia letiska a koordinovať a kontrolovať činnosti rôznych prevádzkovateľov nachádzajúcich sa na letisku alebo v rámci príslušného letiskového systému;
4. „koordinátor letiskových prevádzkových intervalov“ je kvalifikovaná fyzická alebo právnická osoba vymenovaná v súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 95/93;
5. „subjekty zainteresované na prevádzke“ sú civilní a vojenský používatelia vzdušného priestoru, civilní a vojenský poskytovatelia leteckých navigačných služieb a prevádzkovatelia letísk, ktorí pôsobia vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 4;
6. „manažér siete“ je orgán poverený úlohami potrebnými na výkon funkcií uvedených v článku 6 nariadenia (ES) č. 551/2004;
7. „pridružené krajiny“ sú tretie krajiny, ktoré sú členmi Eurocontrolu, okrem krajín, ktoré sa zúčastňujú na práci manažéra siete v súlade s článkom 24 ods. 1;
8. „systém výkonnosti“ je regulačný rámec na zlepšenie výkonnosti leteckých navigačných služieb a funkcií siete v jednotnom európskom nebi, ako sa uvádza v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004;

<sup>(7)</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 2150/2005 z 23. decembra 2005, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá pružného využívania vzdušného priestoru (Ú. v. EÚ L 342, 24.12.2005, s. 20).

9. „kooperatívne rozhodovanie“ je postup, pri ktorom sa rozhodnutia prijímajú na základe vzájomnej výmeny názorov a konzultácie s členskými štátmi, subjektmi zainteresovanými na prevádzke a prípadne s inými aktérmi v súlade s článkami 15 až 17;
10. „orgán na preskúmanie výkonnosti“ je nezávislá skupina expertov na vykonávanie leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií v rámci jednotného európskeho neba zriadená vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2016/2296 <sup>(8)</sup>;
11. „rada pre riadenie siete“ je rada zriadená týmto nariadením, ktorá monitoruje a riadi vykonávanie funkcií siete vrátane plnenia úloh manažéra siete v súlade s článkom 18;
12. „prevádzkové opatrenie“ je činnosť na miestnej, vnútroštátnej úrovni, úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru alebo úrovni siete, ako sa stanovuje v pláne prevádzky siete, formou kooperatívneho rozhodovania medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke a manažérom siete;
13. „krízová situácia v sieti“ je stav neschopnosti poskytovať letecké navigačné služby na požadovanej úrovni, ktorej výsledkom je výrazná strata sieťovej kapacity alebo nerovnováha medzi kapacitou siete a dopytom, alebo vážna porucha v informačnom toku v jednej alebo viacerých častiach siete v dôsledku neobyčajnej a nepredvídanej udalosti;
14. „civilno-vojenská spolupráca“ je vzájomný vzťah medzi civilnými a vojenskými orgánmi a zložkami manažmentu letovej prevádzky uvedenými v článku 3 ods. 1, ktoré sú potrebné na zaistenie bezpečného, účinného a harmonického využívania vzdušného priestoru;
15. „podmienená trať (CDR)“ je trať ATS, ktorá je k dispozícii iba na plánovanie letov a používa sa za konkrétnych podmienok;
16. „európske reprezentatívne orgány“ sú akákoľvek právnická osoba alebo subjekt zastupujúci záujmy jednej alebo viacerých kategórií subjektov zainteresovaných na prevádzke na európskej úrovni;
17. „štátne kontaktné miesto“ sú osoby v členských štátoch, ktoré sú v rámci krízového riadenia v styku s príslušnými vnútroštátnymi štruktúrami a organizáciami krízového riadenia a s Európskou jednotkou krízovej koordinácie v letectve;
18. „dosah na sieť“ je v rámci funkcie pre rádiové frekvencie uvedenej v prílohe III situácia, keď sa pridelením rádiových frekvencií zhorší, zablokuje alebo preruší fungovanie jednej alebo viacerých pridelených rádiových frekvencií v sieti alebo sa naruší optimálne využívanie leteckých frekvenčných pásiem v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
19. „konceptia vzdušného priestoru“ je postup, ktorým sa zabezpečuje rozvoj a zavádzanie moderných navigačných schopností a technológií, zlepšenie sietí tratí a súvisiacej sektorizácie, optimalizovanie štruktúr vzdušného priestoru a postupov ATM na zvyšovanie kapacity;
20. „využitie vzdušného priestoru“ je spôsob, akým sa vzdušný priestor prevádzkovo využíva;
21. „vzdušný priestor s voľnými traťami“ je osobitný vzdušný priestor, vnútri ktorého môžu používatelia vzdušného priestoru voľne plánovať svoje trate medzi vstupným a výstupným bodom bez ohľadu na sieť tratí ATS;
22. „sektor riadenia letovej prevádzky“ („sektor ATC“) je stanovený rozsah vzdušného priestoru, v ktorom za riadenie letovej prevádzky zodpovedá v ktoromkoľvek okamihu skupina riadiacich kontrolórov;
23. „trať požadovaná používateľom“ je požadované smerovanie, ktoré prevádzkovatelia lietadla v etape plánovania vzdušného priestoru vyhlásia za trať spĺňajúcu ich potreby;
24. „konfigurácia sektorov“ je systém kombinujúci sektory vzdušného priestoru s cieľom zabezpečiť, aby sa čo najlepšie uspokojili prevádzkové požiadavky a optimalizovala dostupnosť vzdušného priestoru;

<sup>(8)</sup> Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/2296 zo 16. decembra 2016, ktorým sa zriaďuje nezávislá skupina expertov určená ako orgán na preskúmanie výkonnosti jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L 344, 17.12.2016, s. 92).



25. „trať letových prevádzkových služieb“ („trať ATS“) je konkrétna časť štruktúry vzdušného priestoru určená na usmerňovanie toku dopravy spôsobom nevyhnutným na poskytovanie letových prevádzkových služieb;
26. „pridelenie frekvencie“ je povolenie, ktoré udelí členský štát na používanie rádiových frekvencie alebo rádiových frekvencného kanálu za konkrétnych podmienok.

#### Článok 3

### Komponenty siete

1. Na účely tohto nariadenia sú súčasťou siete letiská, štruktúry vzdušného priestoru a rozhrania, ktoré ich spájajú, ako aj infraštruktúra a prevádzkové kapacity EATMN, ktoré spoločne slúžia civilným a vojenským používateľom vzdušného priestoru.
2. Subjekty zainteresované na prevádzke a manažér siete v rámci svojich príslušných právomocí plánujú, navrhujú, prevádzkujú a monitorujú komponenty siete uvedené v odseku 1 v súlade so strategickým plánom siete a plánom prevádzky siete uvedeným v článkoch 8 a 9 s cieľom zlepšiť efektívnosť, interoperabilitu a prepojitelnosť siete a plnenie miestnych a celonárodných výkonnostných cieľov stanovených v systéme výkonnosti.

## KAPITOLA II

### ORGANIZÁCIA A RIADENIE FUNKCIÍ SIETE

#### Článok 4

### Vymenovanie manažéra siete a úlohy manažéra siete po jeho vymenovaní

1. Manažér siete sa vymenuje rozhodnutím Komisie prijatým v súlade s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004. V uvedenom rozhodnutí musí byť uvedené obdobie a podmienky vymenovania vrátane financovania manažéra siete.
2. Obdobie vymenovania manažéra siete trvá minimálne dve referenčné obdobia systému výkonnosti, ako sa stanovuje v článku 8 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 390/2013<sup>(9)</sup>.
3. Orgán sa vymenuje za manažéra siete len vtedy, ak spĺňa tieto podmienky:
  - a) preukázal svoju spôsobilosť a schopnosť plniť úlohy stanovené v článku 7;
  - b) opísal hlavné ciele, ktoré plánuje dosiahnuť počas obdobia vymenovania, a aj to, ako zabezpečí dobrú kvalitu služieb pre subjekty zainteresované na prevádzke;
  - c) opísal prístup, ktorý plánuje zvoliť, a prostriedky, ktoré plánuje použiť, a opísal, ako plánuje vykonávať úlohy manažéra siete;
  - d) ak vykonáva aj iné činnosti ako činnosti, ktoré sú relevantné pre vykonávanie funkcií siete, preukázal, že tieto iné činnosti sa budú vykonávať nezávisle od úloh manažéra siete uvedených v článku 7.
4. Manažér siete po svojom vymenovaní musí:
  - a) byť certifikovaný agentúrou v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2017/373<sup>(10)</sup>;
  - b) udržiavať prevádzkové a technické znalosti potrebné na vykonávanie úloh stanovených v článku 7 nezávislým, nestranným a nákladovo efektívnym spôsobom;

<sup>(9)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií (Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013, s. 1).

<sup>(10)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).

- c) konať v súlade s ustanoveniami o riadení a konzultáciách uvedenými v kapitole III a V;
  - d) zabrániť konfliktom záujmov;
  - e) dodržiavať pri plnení svojich úloh príslušné právne predpisy Únie;
  - f) bezpečne nakladať s citlivými údajmi;
  - g) byť zastúpený riadiacim subjektom, ktorý je zodpovedný za plnenie úloh manažéra siete a za riadenie jeho ľudských a finančných zdrojov.
5. Komisia prácu manažéra siete pravidelne monitoruje a posudzuje, ako manažér siete dodržiava podmienky uvedené v odsekoch 3 a 4 tohto článku a úlohy uvedené v článku 7.

#### Článok 5

##### Posúdenie

Komisia najneskôr po každom referenčnom období systému výkonnosti posúdi, či boli funkcie siete vykonané účinne a či manažér siete vykonáva svoje úlohy efektívne v súlade s článkom 4 ods. 4

#### Článok 6

##### Podmienky na zrušenie vymenovania

1. Na to, aby mohla Komisia zrušiť vymenovanie manažéra siete, musia byť splnené tieto podmienky:
  - a) nesplnenie požiadaviek uvedených v článku 4 a v rozhodnutí Komisie o vymenovaní manažéra siete;
  - b) závažné a pretrvávajúce neplnenie výkonnostných cieľov.
2. V prípade zrušenia vymenovania manažér siete stanovuje a vykonáva vhodné opatrenia na zabezpečenie kontinuity prevádzky pri vykonávaní funkcií siete, a to až do vymenovania iného orgánu za manažéra siete.

#### Článok 7

##### Úlohy manažéra siete

1. Manažér siete podporuje vykonávanie funkcií siete a na tento účel:
  - a) vypracúva a aktualizuje strategický plán siete uvedený v článku 8 v súlade so systémom výkonnosti a riadiacim plánom ATM, pričom zohľadňuje príslušný európsky letecký navigačný plán ICAO a súvisiace dokumenty;
  - b) stanovuje plán prevádzky siete uvedený v článku 9 na vykonávanie strategického plánu siete, ktorý sa vzťahuje na kalendárne roky referenčného obdobia a ročné, sezónne, týždenné a denné obdobia;
  - c) rozvíja, organizuje a zabezpečuje integrované plánovanie európskej siete tratí stanovené v prílohe I;
  - d) koordinuje riadenie toku letovej prevádzky a kapacity a prostredníctvom centrálnej jednotky pre ATFM koordinuje a vykonáva opatrenia ATFM stanovené v prílohe II;
  - e) zabezpečuje ústrednú funkciu pre koordináciu rádiových frekvencií podľa požiadaviek článku 6 ods. 4 písm. a) a b) nariadenia (ES) č. 551/2004 a stanovených v prílohe III vrátane centrálného registra na zaznamenávanie všetkých údajov o pridelovaní rádiových frekvencií;
  - f) koordinuje postupy pridelovania kódov odpovedača radaru podľa prílohy IV;



- g) organizuje riadenie a prevádzku funkcií siete;
- h) koordinuje a podporuje riadenie krízových situácií v sieti v súlade s článkami 19 a 21 a po konzultáciách s Komisiou povoláva Európsku jednotku krízovej koordinácie v letectve (ďalej len „EACCC“);
- i) zabezpečuje koordináciu, pokiaľ ide o funkcie siete, s inými regiónmi ICAO než s regiónom ICAO EUR a krajinami, ktoré sa na práci manažéra siete nepodieľajú;
- j) vypracúva, aktualizuje a vykonáva viacročný pracovný program manažéra siete a súvisiaci rozpočet;
- k) vytvára a zabezpečuje varovný alebo výstražný systém, ktorý poskytuje Komisii údaje na základe analýzy letových plánov tak, aby mohla monitorovať dodržiavanie zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženého leteckým dopravcom podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 <sup>(11)</sup> alebo iných bezpečnostných opatrení a opatrení bezpečnostnej ochrany, alebo obidvoch týchto opatrení;
- l) poskytuje podporu, ktorú požaduje ICAO, pri úlohách súvisiacich s vykonávaním sieťových funkcií v rámci regiónu ICAO EUR, s výhradou uzavretia dohôd o formách spolupráce s ICAO.

2. Manažér siete prispieva aj k neustálemu zlepšovaniu prevádzky siete v rámci jednotného európskeho neba a k celkovej výkonnosti siete, najmä pokiaľ ide o vykonávanie systému výkonnosti. Manažér siete predovšetkým:

- a) zabezpečuje, aby strategický plán siete a plán prevádzky siete prispievali k dosiahnutiu celoúnijných cieľov a súvisiacich miestnych výkonnostných cieľov, a monitoruje vykonávanie uvedených plánov;
- b) vypracúva plán výkonnosti siete v súlade so systémom výkonnosti a po jeho schválení Komisiou ho vykonáva;
- c) iniciuje, podporuje a koordinuje spoluprácu medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke pri vypracúvaní a vykonávaní prevádzkových opatrení s cieľom zabezpečiť efektívne využívanie dostupného vzdušného priestoru a kapacity a obmedziť oneskorenia v sieti;
- d) v pláne prevádzky siete určí všetky iniciatívy na podporu rozvoja cezhraničnej koordinácie a poskytovania cezhraničného riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, pričom dôraz kladie na tie iniciatívy, od ktorých najviac závisí realizácia plánu výkonnosti siete;
- e) identifikuje riziká pre bezpečnosť prevádzky na úrovni siete v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, posudzuje súvisiace riziká pre bezpečnosť siete a oznamuje ich agentúre;
- f) poskytuje subjektom zainteresovaným na prevádzke a príslušným orgánom členských štátov a Komisii informácie o prognóze objemu dopravy a analýze prevádzkovej výkonnosti v kontexte vykonávania systému výkonnosti;
- g) podporuje subjekty zainteresované na prevádzke pri príprave a vykonávaní plánov prechodu na uvedenie veľkého vzdušného priestoru do prevádzky alebo na zlepšenie systému ATM;
- h) vypracúva postupy na pripočítanie meškania riadenia toku letovej prevádzky v rámci kooperatívneho rozhodovania a organizuje postup úpravy po vykonaní operácií zahŕňajúci poskytovateľov leteckých navigačných služieb, letiská a vnútroštátne orgány dohľadu s cieľom riešiť otázky, ktoré sa týkajú merania, klasifikácie a pripočítania meškania riadenia toku letovej prevádzky;
- i) podporuje subjekty zainteresované na prevádzke pri uplatňovaní pružného využívania vzdušného priestoru v súlade s nariadením (ES) č. 2150/2005.

3. Na splnenie úloh uvedených v odsekoch 1 a 2 manažér siete:

- a) zabezpečuje, aby boli k dispozícii nástroje, postupy a konzistentné údaje na podporu procesu kooperatívneho rozhodovania na úrovni siete a aby sa takéto údaje využívali spoločne. K týmto údajom patrí najmä spracovanie letového plánu, európske systémy riadenia údajov a letecké informácie týkajúce sa vykonávania sieťových funkcií, ako aj elektronický integrovaný informačný portál s prístupom k zainteresovaným stranám, na ktoré sa vzťahuje článok 3a nariadenia (ES) č. 551/2004;

<sup>(11)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady(ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15).

- b) poskytuje konsolidovaný a koordinovaný prístup ku všetkým plánovacím a prevádzkovým činnostiam siete vrátane monitorovania a zlepšovania celkovej výkonnosti siete s cieľom zlepšiť účinnosť, interoperabilitu a pripojiteľnosť siete;
- c) prispieva k zmenám dokumentov ICAO týkajúcich sa funkcií siete v súlade s postupmi Únie;
- d) podporuje subjekty zainteresované na prevádzke pri plnení ich povinností, ktoré sú im uložené, pri zavádzaní systémov a postupov manažmentu letovej prevádzky alebo leteckých navigačných služieb (ATM/ANS) v súlade s riadiacim plánom ATM, najmä pri spoločných projektoch stanovených v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 409/2013 <sup>(12)</sup>;
- e) pomáha Komisii a riadiacemu orgánu pre zavedenie, ako sa uvádza v článku 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 409/2013, pri vypracúvaní, prijímaní a vykonávaní spoločných projektov v súlade s článkom 5 uvedeného nariadenia;
- f) uzatvára dohody o spolupráci s riadiacim orgánom pre zavedenie v súlade s článkom 9 ods. 7 písm. a) a článkom 12 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 409/2013;
- g) monitoruje výkonnosť infraštruktúry súvisiacej s vykonávaním funkcií siete, t. j.:
- i) pokrytie pozemných navigačných systémov na podporu vykonávania a prevádzky navigačných aplikácií;
  - ii) pokrytie vesmírnych navigačných systémov na podporu vykonávania a prevádzky navigačných aplikácií na základe informácií od:
    - a) referenčného strediska Galileo (GRC) pre hlavné konštelácie globálnych navigačných satelitných systémov (GNSS);
    - b) prevádzkovateľa Európskej geostacionárnej navigačnej prekrývacej služby (EGNOS) pre systém EGNOS;
  - iii) vyzývacie zariadenia a avioniku;
  - iv) komunikácie dátového spojenia;
  - v) palubný protizrážkový systém (ACAS);
  - vi) zariadenia na meranie výšky lietadla;
- h) vyvíja, organizuje a poskytuje spoločné služby v oblasti podpory siete súvisiace s funkciami siete, ktoré požadujú subjekty zainteresované na prevádzke a ktoré sú vykonávané centrálné v prospech prevádzkovej výkonnosti siete a z dôvodov nákladovej efektívnosti, t. j.:
- i) centrum odosielania správ ATM;
  - ii) služba manažmentu sieťových adries;
- i) podporuje subjekty poverené vyšetrovaním nehôd a incidentov v civilnom letectve alebo analýzou udalostí podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 <sup>(13)</sup>, keď o takúto pomoc požiadajú;

<sup>(12)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 409/2013 z 3. mája 2013 o vymedzení spoločných projektov, vytvorení riadiacej štruktúry a určení stimulov na podporu vykonávania európskeho riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 123, 4.5.2013, s. 1).

<sup>(13)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).

- j) vymieňa si prevádzkové údaje so subjektmi zainteresovanými na prevádzke v súlade s článkom 13 nariadenia (ES) č. 550/2004;
- k) zhromažďuje, konsoliduje a analyzuje všetky údaje uvedené v prílohách I až VI a na požiadanie poskytuje tieto údaje Komisii, agentúre a orgánu na preskúmanie výkonnosti.
4. Manažér siete odpovedá na ad hoc žiadosti Komisie, členských štátov alebo agentúry o informácie, poradenstvo, analýzu alebo iné podobné pomocné úlohy spojené s rôznymi funkciami.

#### Článok 8

### Strategický plán siete

1. Manažér siete vypracúva a aktualizuje strategický plán siete v súlade s riadiacim plánom ATM a prostredníctvom kooperatívneho rozhodovania. Strategickým plánom siete sa usmerňuje dlhodobý rozvoj siete, musí byť v súlade s referenčnými obdobiami systému výkonnosti a zahŕňať obdobie vymenovania manažéra siete.
2. Strategický plán siete sa vypracúva na základe vzoru stanoveného v prílohe V. Schvaľuje ho rada pre riadenie siete a po konzultácii s členskými štátmi ho schvaľuje Komisia.
3. Cieľom strategického plánu siete je dosiahnuť výkonnostné ciele týkajúce sa funkcií siete stanovené v systéme výkonnosti.
4. Strategický plán siete sa aktualizuje najmenej 12 mesiacov pred začiatkom každého referenčného obdobia.

#### Článok 9

### Plán prevádzky siete

1. Manažér siete v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke vypracuje podrobný plán prevádzky siete na vykonávanie strategického plánu siete na prevádzkovej úrovni v krátkodobom a strednodobom horizonte v rámci kooperatívneho rozhodovania.
2. Plán prevádzky siete sa vzťahuje na kalendárne roky referenčného obdobia a ročných období vrátane prevádzkových opatrení v nich obsiahnutých.
3. Plán prevádzky siete obsahuje informácie uvedené v prílohe VI. Plán prevádzky siete schvaľuje rada pre riadenie siete.
4. Plán prevádzky siete zahŕňa najmä:
  - a) požiadavky na prevádzkovú výkonnosť siete a miestne referenčné hodnoty meškania ATFM, ktoré majú prispieť k dosiahnutiu celoučinných výkonnostných cieľov;
  - b) prevádzkové opatrenia, ktoré prispievajú k dosiahnutiu celoučinných a miestnych výkonnostných cieľov v systéme výkonnosti, ktoré sa vzťahujú na kalendárne roky referenčného obdobia a ročné, sezónne, týždenné a denné obdobia, pri zohľadnení najnovšej prognózy objemu dopravy a jej vývoja.
5. V pláne prevádzky siete sú zahrnuté prevádzkové opatrenia týkajúce sa všetkých funkcií siete a vojenských požiadaviek, ak tieto požiadavky poskytujú členské štáty. Tieto prevádzkové opatrenia sa určujú v rámci kooperatívneho rozhodovania a ich vzájomný súlad posudzuje manažér siete.
6. Ak manažér siete zistí prevádzkové obmedzenia a prekážky, ktoré bránia dosiahnutiu celoučinných a miestnych výkonnostných cieľov, navrhne ďalšie prevádzkové opatrenia. Takéto opatrenia sa určujú v rámci kooperatívneho rozhodovania.
7. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb a prevádzkovatelia letísk zabezpečia, aby boli ich plány zosúladené s plánom prevádzky siete a aby vykonávali prevádzkové opatrenia uvedené v odseku 4 písm. b).
8. Manažér siete aktualizuje plán prevádzky siete podľa potreby a aspoň každých šesť mesiacov.

### Článok 10

#### Nápravné opatrenia

1. Ak sa nedosiahne úroveň výkonnosti dohodnutá v rámci kooperatívneho rozhodovania alebo ak sa nevykonávajú prevádzkové opatrenia uvedené v článku 9 ods. 4 písm. b), manažér siete v rámci plnenia svojich úloh a bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov, navrhne nápravné opatrenia, ktoré majú prijať subjekty zainteresované na prevádzke. Pri tomto kroku najprv konzultuje so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ktorých sa dané opatrenia týkajú, potom predloží návrh nápravných opatrení na prerokovanie pracovnej skupine pre prevádzku uvedenej v článku 18 ods. 2 a napokon získa súhlas s návrhom nápravných opatrení od rady pre riadenie siete. Subjekty zainteresované na prevádzke, ktorých sa dané opatrenia týkajú, tieto nápravné opatrenia vykonajú alebo rade pre riadenie siete oznámia dôvody, pre ktoré ich nevykonajú.
2. Manažér siete informuje členské štáty a vnútroštátny orgán dohľadu zodpovedný za dohľad nad subjektom zainteresovaným na prevádzke, ktorého sa týkajú nápravné opatrenia, o obsahu opatrenia a o všetkých aspektoch týkajúcich sa zmien v prevádzkovej výkonnosti.
3. Členské štáty bez zbytočného odkladu informujú Komisiu a manažéra siete, ak ich povinnosti bránia vykonávaniu nápravných opatrení alebo ak ich vykonávanie vedie k nesúladu s plánmi výkonnosti.
4. Manažér siete vypracuje a aktualizuje register prevádzkových opatrení a nápravných opatrení, ktoré zainteresované subjekty nevykonali, vrátane dôvodov, pre ktoré ich nevykonali, a informuje o tom Komisiu.

### Článok 11

#### Vzťahy so subjektmi zainteresovanými na prevádzke

1. V záujme monitorovania a zlepšenia celkovej výkonnosti siete sa manažér siete so subjektmi zainteresovanými na prevádzke dohodne na primeraných formách organizácie práce v súlade s článkom 17.
2. Manažér siete a subjekty zainteresované na prevádzke koordinujú vývoj a zavádzanie nástrojov a systémov potrebných na vykonávanie funkcií siete s cieľom splniť požiadavky článku 3 ods. 2
3. Subjekty zainteresované na prevádzke zabezpečia, aby prevádzkové opatrenia vykonávané na miestnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru boli kompatibilné s opatreniami určenými v rámci kooperatívneho rozhodovania.
4. Subjekty zainteresované na prevádzke poskytnú manažérovi siete príslušné údaje uvedené v prílohách I až VI, a to v súlade s časovými obdobiami a požiadavkami určenými v rámci kooperatívneho rozhodovania.

### Článok 12

#### Vzťahy s členskými štátmi

1. Pri vykonávaní svojich úloh manažér siete náležite zohľadní zodpovednosť členských štátov, pokiaľ ide o ich suverenitu nad ich vzdušným priestorom, ako aj v oblasti verejného poriadku, verejnej bezpečnostnej ochrany a záležitostí obrany.
2. Členské štáty sú naďalej zodpovedné za podrobnú prípravu, schválenie a zriadenie štruktúr vzdušného priestoru vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.
3. Keď sa orgány členských štátov zapájajú do prevádzkových aspektov týkajúcich sa funkcií siete, najmä pokiaľ ide o koordináciu obmedzených zdrojov uvedenú v článku 1 ods. 2 písm. c), manažér siete s nimi konzultuje v rámci kooperatívneho rozhodovania a výsledky stanovené týmto postupom vykonajú členské štáty na vnútroštátnej úrovni.

### Článok 13

#### Vzťahy s funkčnými blokmi vzdušného priestoru

1. Manažér siete úzko spolupracuje a koordinuje svoju činnosť s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, najmä pokiaľ ide o strategické plánovanie a taktické riadenie každodenného toku a kapacity.

2. Manažér siete v úzkej spolupráci s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru stanovuje harmonizované procesy, postupy a rozhrania na uľahčenie prevádzkového prepojenia medzi funkčnými blokmi vzdušného priestoru.
3. Členské štáty, ktoré spolupracujú v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru, sa usilujú formulovať konsolidované stanoviská k strategickým otázkam funkcií siete uvedených v článku 21 ods. 2.
4. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí spolupracujú v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru, sa usilujú o formuláciu konsolidovaných názorov na podporu kooperatívneho rozhodovania.

#### Článok 14

### Spolupráca medzi civilným a vojenským sektorom

1. Členské štáty zabezpečia primerané zapojenie vnútroštátnych vojenských orgánov do všetkých činností súvisiacich s vykonávaním funkcií siete.
2. Členské štáty zabezpečujú primerané zastúpenie vojenských poskytovateľov leteckých navigačných služieb a vojenských používateľov vzdušného priestoru vo všetkých konzultačných postupoch a formách organizácie práce zriadených manažérom siete.
3. Manažér siete zabezpečí, aby boli zavedené vhodné opatrenia, ktoré mu umožnia a podporia koordináciu s vnútroštátnymi vojenskými orgánmi a inými príslušnými vojenskými orgánmi vrátane Európskej obrannej agentúry (EDA). Rozsah tejto koordinácie sa vzťahuje na všetky aspekty týkajúce sa vykonávania funkcií siete, ktoré majú vplyv na vojenské činnosti.
4. Funkcia ERND a funkcie ATFM sa musia vykonávať bez toho, aby boli dotknuté rezervácie alebo obmedzenia vzdušného priestoru na výlučné alebo osobitné použitie členskými štátmi. Manažér siete podporuje a koordinuje dostupnosť podmienených tratí prostredníctvom týchto objemov a umožňuje prispôbenie vojenských požiadaviek a reakcií krízového riadenia.

#### KAPITOLA III

### RIADENIE FUNKCIÍ SIETE

#### Článok 15

### Kooperatívne rozhodovanie

1. Členské štáty a subjekty zainteresované na prevádzke vykonávajú funkcie siete s podporou manažéra siete v rámci kooperatívneho rozhodovania, v ktorom sú zahrnuté tieto prvky:
  - a) konzultačný postup uvedený v článku 16;
  - b) podrobné formy organizácie práce a prevádzkové postupy stanovené v článku 17.
2. Manažér siete pomáha rade pre riadenie siete pri prijímaní opatrení týkajúcich sa riadenia funkcií siete uvedených v článku 18.
3. Ak jeden alebo viaceré subjekty zainteresované na prevádzke spochybnia činnosť manažéra siete, manažér siete predloží túto záležitosť na riešenie rade pre riadenie siete.

#### Článok 16

### Konzultačný postup

1. Manažér siete musí zaviesť postup pre primerané a pravidelné konzultácie so zainteresovanými stranami uvedenými v článku 1 ods. 3
2. Konzultácia sa týka podrobných foriem organizácie práce a prevádzkových postupov stanovených v článku 17, strategického plánu siete, plánu prevádzky siete a plánu výkonnosti siete, ako aj pokroku dosiahnutého pri vykonávaní plánov, správ pre Komisiu a o operačných otázkach.

3. Manažér siete upravuje konzultačný postup v závislosti od potrieb jednotlivých funkcií siete. Na zabezpečenie riešenia regulačných otázok sa v prípade potreby zapoja do tohto postupu aj orgány členských štátov.

4. Ak sú subjekty zainteresované na prevádzke presvedčené, že ich názory v nejakej konkrétnej záležitosti neboli náležite zohľadnené, uvedená záležitosť sa najprv postúpi na ďalšie zváženie manažérovi siete. Ak danú záležitosť nie je možné týmto spôsobom vyriešiť, postúpi sa na riešenie rade pre riadenie siete.

#### Článok 17

### Formy organizácie práce a prevádzkové postupy

1. Manažér siete stanovuje so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, členskými štátmi a tretími krajinami uvedenými v článku 24 ods. 1 a v prípade potreby aj s pridruženými krajinami podrobné formy organizácie práce a prevádzkové postupy na riešenie aspektov plánovania a prevádzky súvisiacich s vykonávaním funkcií siete, pričom zohľadňuje najmä osobitné vlastnosti a požiadavky jednotlivých funkcií siete uvedené v prílohách I až IV.

2. Manažér siete zabezpečí, aby podrobné formy organizácie práce a prevádzkové postupy obsahovali pravidlá oznamovania nápravných opatrení vyplývajúcich z kooperatívneho rozhodovania určeného zainteresovaným stranám uvedeným v článku 1 ods. 3

3. Tieto podrobné formy organizácie práce a prevádzkové postupy musia spĺňať požiadavky týkajúce sa oddelenia poskytovania služieb od regulačných záležitostí stanoveného v článku 4 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004.

#### Článok 18

### Rada pre riadenie siete

1. Rada pre riadenie siete je zodpovedná za:

- a) schvaľovanie návrhu strategického plánu siete;
- b) schvaľovanie plánu prevádzky siete;
- c) schvaľovanie návrhov nápravných opatrení uvedených v článku 10;
- d) schvaľovanie špecifikácií konzultačných postupov, ako aj podrobných foriem organizácie práce a prevádzkových postupov týkajúcich sa funkcií siete uvedených v článkoch 15 a 17 a postupu úpravy po vykonaní operácií uvedeného v článku 7 ods. 2 písm. h);
- e) schvaľovanie rokovacieho poriadku Európskej jednotky krízovej koordinácie v letectve uvedenej v článku 19 ods. 5 a jej pracovného programu;
- f) monitorovanie pokroku vo vykonávaní strategického plánu siete, plánu prevádzky siete a plánu výkonnosti siete uvedených v článku 7 ods. 2 písm. b) a riešenie prípadných odchýlok od pôvodných plánov;
- g) monitorovanie konzultačného postupu subjektov zainteresovaných na prevádzke;
- h) monitorovanie činností týkajúcich sa riadenia funkcií siete a vykonávania úloh manažéra siete vrátane kvality služieb, ktoré poskytuje subjektom zainteresovaným na prevádzke;
- i) monitorovanie činností manažéra siete týkajúcich sa krízových situácií v sieti;
- j) schvaľovanie výročnej správy uvedenej v článku 22 ods. 3;
- k) riešenie záležitostí uvedených v článku 15 ods. 3 a článku 16 ods. 4, ktoré nie sú vyriešené na úrovni jednotlivej funkcie siete;
- l) podporu ročného rozpočtu manažéra siete;
- m) schvaľovanie rokovacieho poriadku rady;
- n) schvaľovanie pracovného programu uvedeného v článku 7 ods. 1 písm. j) a monitorovanie jeho vykonávania;



- o) schvaľovanie plánu výkonnosti siete uvedeného v článku 7 ods. 2 písm. b);
  - p) predkladanie stanoviska týkajúceho sa prípadných dodatočných funkcií, ktoré môžu byť pridelené manažérovi siete pri uplatňovaní článku 6 ods. 3 alebo článku 6 ods. 4 písm. c) nariadenia (ES) č. 551/2004;
  - q) poskytovanie odporúčaní na účely monitorovania výkonnosti infraštruktúry uvedenej v článku 7 ods. 3 písm. g) vrátane príslušných analýz nákladov a prínosov;
  - r) predkladanie stanovísk k vývoju a poskytovaniu spoločných služieb v oblasti podpory siete uvedených v článku 7 ods. 3 písm. h) vrátane príslušných analýz nákladov a prínosov;
  - s) schvaľovanie dohôd o spolupráci uvedených v článku 7 ods. 1 písm. l), článku 7 ods. 3 písm. f) a článku 24;
  - t) predkladanie stanoviska k vymenovaniu riadiaceho subjektu manažéra siete, ako sa uvádza v článku 4 ods. 4 písm. g).
2. Rada pre riadenie siete zriadi pracovné skupiny na podporu jej činnosti, najmä pracovnú skupinu pre prevádzku zloženú z prevádzkových riaditeľov subjektov zainteresovaných na prevádzke.
3. Rada pre riadenie siete má týchto členov s hlasovacím právom:
- a) jeden zástupca poskytovateľov leteckých navigačných služieb na jeden funkčný blok vzdušného priestoru zriadený alebo v procese zriaďovania s celkovým počtom štyroch hlasov za všetkých poskytovateľov leteckých navigačných služieb;
  - b) štyria zástupcovia komerčných a nekomerčných civilných používateľov vzdušného priestoru;
  - c) dvaja zástupcovia prevádzkovateľov letísk;
  - d) dvaja zástupcovia vojenských poskytovateľov leteckých navigačných služieb a používateľov vzdušného priestoru.
4. Rada pre riadenie siete má týchto členov bez hlasovacieho práva:
- a) predseda rady pre riadenie siete;
  - b) jeden zástupca Komisie;
  - c) riadiaci subjekt manažéra siete uvedený v článku 4 ods. 4 písm. g);
  - d) predseda pracovnej skupiny pre prevádzku uvedenej v odseku 2;
  - e) dvaja zástupcovia poskytovateľov leteckých navigačných služieb pridružených krajín, ktoré prispievajú k práci manažéra siete;
  - f) jeden zástupca Eurocontrolu.
5. Každý člen rady pre riadenie siete má náhradníka.
6. Komisia vymenúva predsedu rady pre riadenie siete na základe jeho odbornej spôsobilosti a odborných znalostí, pričom vychádza z návrhu členov rady pre riadenie siete s hlasovacím právom. Vymenúva tiež dvoch podpredsedov z radov členov s hlasovacím právom.
7. Členov s hlasovacím právom a ich náhradníkov uvedených v odseku 3 písm. a) vymenúva Komisia na základe návrhov ich organizácií. Členov s hlasovacím právom a ich náhradníkov uvedených v odseku 3 písm. b) a c) vymenúva na základe návrhov ich príslušných európskych zastupujúcich orgánov. Členov s hlasovacím právom a ich náhradníkov uvedených v odseku 3 písm. d) vymenúva Komisia na základe návrhov EDA. Členov bez hlasovacieho práva uvedených v odseku 4 písm. e) vymenúva na základe návrhu organizácie Eurocontrol, a to na základe rotácie, ktorá umožňuje vymenovanie každej pridruženej krajiny, a prevádzkových potrieb v čase vymenovania.
8. Komisia môže vymenovať pozorovateľov a nezávislých expertov za poradcov, ktorí konajú samostatne a zastupujú širokú škálu disciplín zahŕňajúcich funkcie siete.

9. Členovia uvedení v odseku 4 písm. a) a b) majú právo odmietnuť návrhy, ktoré majú vplyv na:
  - a) kompatibilitu činností rady pre riadenie siete so zámermi a cieľmi tohto nariadenia;
  - b) neustrannosť a rovnosť pri vykonávaní funkcií siete.
10. Rozhodnutia uvedené v odseku 1 písm. a) až e), j), l) až o) a s) prijme rada pre riadenie siete jednoduchou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom.
11. Zasadnutia rady pre riadenie siete zvoláva jej predseda. Rada pre riadenie siete zasadá aspoň trikrát za rok. Okrem toho zasadá na žiadosť predsedu alebo Komisie. Manažér siete poskytuje rade pre riadenie siete a jej predsedovi sekretariát.
12. Manažér siete poskytuje zdroje potrebné na zriadenie a fungovanie rady pre riadenie siete a jej pracovných skupín.

#### KAPITOLA IV

### RIADENIE KRÍZOVÝCH SITUÁCIÍ V SIETI

#### Článok 19

#### **Európska jednotka krízovej koordinácie v letectve**

1. Na účely podpory riadenia krízových situácií v sieti sa zriaďuje Európska jednotka krízovej koordinácie v letectve (ďalej len „EACCC“). EACCC svojou prácou prispieva ku koordinácii reakcií na krízové situácie v sieti.
2. EACCC musí mať ako stálych členov jedného zástupcu z každého z týchto subjektov:
  - a) členský štát poverený na tieto účely všetkými členskými štátmi;
  - b) Komisia;
  - c) agentúra;
  - d) Eurocontrol;
  - e) manažér siete;
  - f) armáda;
  - g) poskytovatelia leteckých navigačných služieb;
  - h) prevádzkovatelia letísk;
  - i) používatelia vzdušného priestoru.

Uvedených členov a ich náhradníkov vymenúva Komisia. Vymenovanie sa uskutoční na základe návrhu:

1. členských štátov v prípade uvedenom v prvom pododseku písm. a);
2. agentúry, Eurocontrolu a manažéra siete v prípade uvedenom v prvom pododseku písm. c), d) a e) podľa potreby;
3. EDA v prípade uvedenom v prvom pododseku písm. f);
4. príslušných európskych zastupujúcich orgánov v prípade uvedenom v prvom pododseku písm. g), h) a i).

3. Každý členský štát vymenuje kontaktné miesto EACCC (štátne kontaktné miesto) a náhradníka do EACCC a umožní im prístup k relevantným informáciám z vnútroštátnych štruktúr krízového riadenia, ktoré sa neobmedzujú len na oblasť letectva. Štátne kontaktné miesta si plnia svoje povinnosti v súlade s rokovacím poriadkom EACCC.

4. V EACCC môžu byť na individuálnom základe zahrnutí experti v závislosti od povahy konkrétnej krízy, aby jej pomohli pri tvorbe reakcií krízového riadenia.
5. EACCC pripraví svoj rokovací poriadok a zmeny k nemu na schválenie radou pre riadenie siete v súlade s článkom 18 ods. 1 písm. e).
6. Manažér siete poskytne zdroje potrebné na zriadenie a prevádzku EACCC.

#### Článok 20

#### Zodpovednosť manažéra siete

Manažér siete v prípade potreby s podporou EACCC:

- a) koordinuje reakcie na krízové situácie v sieti, čo zahŕňa úzku spoluprácu so zodpovedajúcimi štruktúrami v členských štátoch;
- b) podporuje spustenie a koordináciu pohotovostných plánov na úrovni členských štátov, najmä prostredníctvom siete štátnych kontaktných miest;
- c) pripravuje zmiernujúce opatrenia na úrovni siete, ktorými sa zaistí poskytnutie včasnej reakcie na takéto krízové situácie v sieti, s cieľom ochrániť a zabezpečiť nepreržitú a bezpečnú prevádzku siete. Na tento účel manažér siete nezávisle:
  - i) 24 hodín denne monitoruje situáciu v sieti, pokiaľ ide o krízové situácie;
  - ii) zabezpečuje efektívne riadenie informácií a komunikácie prostredníctvom šírenia presných, včasných a konzistentných údajov na podporu členských štátov a subjektov zainteresovaných na prevádzke pri rozhodovaní o tom, ako sa zotaviť z krízových situácií siete a/alebo ako zmierniť ich vplyv na sieť;
  - iii) umožňuje organizované zhromažďovanie a centralizovanú úschovu uvedených údajov;
- d) v prípade potreby informuje Komisiu, agentúru alebo členské štáty o možnostiach ďalšej podpory pri zmiernovaní krízy v sieti vrátane udržiavania kontaktu s prevádzkovateľmi ostatných druhov dopravy, ktorí môžu určiť a realizovať intermodálne riešenia;
- e) monitoruje a podáva EACCC správy o obnove a odolnosti siete;
- f) organizuje, umožňuje a vykonáva dohodnutý program cvičení so simuláciou krízových situácií siete so zapojením členských štátov a subjektov zainteresovaných na prevádzke s cieľom predvídať reálne krízové situácie v sieti;
- g) vypracúva, vykonáva a monitoruje pracovný program a register rizík.

#### KAPITOLA V

#### KONZULTÁCIE S ČLENSKÝMI ŠTÁTMI, MONITOROVANIE, PODÁVANIE SPRÁV A DOHLAD

#### Článok 21

#### Informovanie členských štátov a konzultácie s nimi

1. Manažér siete podáva pravidelne Komisii aktuálne informácie o pokroku pri vykonávaní funkcií siete a prijatých opatreniach. Komisia o tomto pokroku a týchto opatreniach informuje členské štáty.
2. Komisia konzultuje s členskými štátmi o strategických otázkach týkajúcich sa funkcií siete a zohľadňuje ich stanovisko.

K týmto otázkam patrí:

- a) celková výkonnosť siete;
- b) vykonávanie nápravných opatrení uvedených v článku 10 manažérom siete;

- c) vymenovanie predsedu a členov rady pre riadenie siete;
- d) návrh strategického plánu siete, a najmä ciele tohto plánu v počítačovej fáze;
- e) návrh plánu výkonnosti siete;
- f) návrh ročného rozpočtu manažéra siete;
- g) výročná správa manažéra siete;
- h) návrh rokovacieho poriadku EACCC;
- i) špecifikácie konzultačných postupov, ako aj podrobné formy organizácie práce a prevádzkové postupy uvedené v článkoch 16 a 17;
- j) otázky uvedené v článku 12 ods. 3, ktoré nie sú vyriešené na úrovni jednotlivé funkcie siete;
- k) prípady uvedené v článku 10 ods. 3;
- l) posúdenie podľa článku 5;
- m) vývoj a poskytovanie monitoringu úloh týkajúcich sa infraštruktúry ATM/CNS a poskytovanie spoločných služieb v oblasti podpory siete týkajúcich sa vykonávania funkcií siete vrátane príslušných analýz nákladov a prínosov a rozpočtu.

Konzultácia súvisiaca s druhým pododsekom písm. a) sa musí uskutočňovať pravidelne.

#### Článok 22

##### Monitorovanie a podávanie správ

1. Manažér siete zavedie proces priebežného monitorovania všetkých týchto aspektov:
  - a) prevádzkovej výkonnosti siete;
  - b) prijatých opatrení a výkonnosti, ktorú dosiahli subjekty zainteresované na prevádzke a členské štáty;
  - c) účinnosť a efektívnosť kooperatívneho rozhodovania pri výkone každej funkcie;
  - d) kvalitu služieb pre subjekty zainteresované na prevádzke prostredníctvom konkrétnych ukazovateľov.
2. Cieľom nepretržitého monitorovania je odhaliť akúkoľvek možnú odchýlku od strategického plánu siete a plánu prevádzky siete. Subjekty zainteresované na prevádzke podporujú manažéra siete v tomto procese poskytovaním údajov.
3. Manažér siete predkladá každý rok Komisii, rade pre riadenie siete a agentúre správu o opatreniach prijatých na plnenie svojich úloh a odporúčania na riešenie problémov siete. Správa sa zaoberá individuálnymi funkciami siete, ako aj jej celkovou situáciou a vykonávaním strategického plánu siete, plánu prevádzky siete a plánu výkonnosti siete, a rovnako tak aj plnením cieľov manažéra siete na zabezpečenie kvality jej služieb pre subjekty zainteresované na prevádzke. Komisia sprostredkuje túto správu členským štátom.

#### Článok 23

##### Dohľad nad manažérom siete

Komisia zabezpečuje dohľad nad manažérom siete, pokiaľ ide o súlad s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení a iných právnych predpisoch Únie, najmä v nariadení (ES) č. 2150/2005, vykonávacom nariadení (EÚ) č. 390/2013 a vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 391/2013<sup>(14)</sup>, vykonávacom nariadení (EÚ) č. 409/2013 a spoločných projektoch stanovených v súlade s uvedeným nariadením. Komisia informuje členské štáty o výsledku dohľadu.

<sup>(14)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013, s. 31).

KAPITOLA VI  
VZŤAHY S TRETÍMI KRAJINAMI

Článok 24

**Účasť tretích krajín na práci manažéra siete**

1. Tretie krajiny sa na práci manažéra siete zúčastňujú v súlade s právom Únie s výhradou dohôd s Úniou a v súlade s nimi.
2. Pridružené krajiny a ich subjekty zainteresované na prevádzke môžu prispievať k práci manažéra siete.
3. Manažér siete môže uzatvárať dohody o spolupráci s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb usadenými aj v iných krajinách, než sú krajiny uvedené v odseku 1 a 2, v rámci regiónov ICAO EUR, NAT, AFI a MID, ak sa tieto krajiny zúčastňujú na funkčnom bloku vzdušného priestoru alebo má ich účasť priamy vplyv na výkonnosť siete a zabezpečenie primeranej regionálnej interoperability a pripojenia.
4. V záujme lepšieho vykonávania funkcií siete a zvýšenia výkonnosti siete môže manažér siete uzatvárať dohody o spolupráci s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb usadenými v krajinách aj v rámci iných regiónov ICAO, než sú regióny uvedené v odseku 3, s cieľom vymieňať si údaje týkajúce sa funkcií siete.

KAPITOLA VII  
FINANCOVANIE A ROZPOČET

Článok 25

**Financovanie a rozpočet manažéra siete**

1. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia na financovanie úloh zverených manažérovi siete prostredníctvom poplatkov za leteckú navigáciu.
2. Manažér siete stanovuje svoje náklady jednoznačným a transparentným spôsobom.
3. Manažér siete stanoví rozpočet, ktorý je:
  - a) dostatočný na splnenie jej výkonnostných cieľov v súlade s plánom výkonnosti siete uvedeným v článku 7 ods. 2 písm. b);
  - b) dostatočný na splnenie jej pracovného programu uvedeného v článku 7 ods. 1 písm. j);
  - c) stanovený na oddelených účtoch v prípadoch, keď orgán poverený vykonávaním funkcie manažéra siete plní aj iné úlohy, než tie, ktoré sú uvedené v článku 7.

KAPITOLA VIII  
ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 26

**Zrušenie**

Nariadenie (EÚ) č. 677/2011 sa zrušuje.

Článok 27

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Uplatňuje sa od 1. januára 2020.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 24. januára 2019

*Za Komisiu*  
*predseda*  
Jean-Claude JUNCKER

---



## PRÍLOHA I

## FUNKCIA PLÁNOVANIA EURÓPSKEJ SIETE TRATÍ

## ČASŤ A

**Cieľ a rozsah pôsobnosti**

1. Cieľom funkcie plánovania európskej siete tratí (ERND) je:
  - a) vytvoriť a realizovať plán skvalitnenia európskej siete tratí pre bezpečnú a účinnú letovú prevádzku s náležitým prihliadnutím na vplyv na životné prostredie;
  - b) uľahčiť v rámci plánu skvalitnenia európskej siete tratí rozvoj štruktúry vzdušného priestoru zabezpečujúcej požadovanú úroveň bezpečnosti, kapacity, flexibility, reakčioschopnosti, environmentálneho zaťaženia a hladkého poskytovania pohotových leteckých navigačných služieb s náležitým prihliadnutím na potreby bezpečnosti a obrany;
  - c) zabezpečiť regionálnu prepojitelnosť a interoperabilitu európskej siete tratí v rámci regiónu ICAO EUR a s príslušnými regiónmi ICAO.
2. Plán skvalitnenia európskej siete tratí je priebežný plán vypracovaný manažérom siete v koordinácii a členskými štátmi a so subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Je v ňom zahrnutý výsledok ich prevádzkových činností v oblasti krátko- a strednodobého plánovania siete tratí v súlade s usmerňujúcimi zásadami strategického plánu siete. Zohľadňuje všetky prvky potrebné na to, aby bol európsky vzdušný priestor navrhnutý ako jeden celok a aby spĺňal celouijné ciele výkonnosti stanovené pre manažéra siete v systéme výkonnosti.
3. Plán skvalitnenia európskej siete tratí je súčasťou plánu prevádzky siete osobitne na účely ERND a zahŕňa podrobné pravidlá na plnenie časti strategického plánu siete týkajúcej sa ERND.
4. V pláne skvalitnenia európskej siete tratí sú zahrnuté:
  - a) spoločné všeobecné zásady doplnené technickými špecifikáciami na plánovanie vzdušného priestoru;
  - b) vojenské požiadavky na využívanie vzdušného priestoru;
  - c) európska sieť tratí a, ak je to realizovateľné, štruktúry vzdušného priestoru s voľnými traťami, ktoré majú spĺňať všetky požiadavky používateľov a ktoré obsahujú podrobné údaje o všetkých zmenách vzdušného priestoru;
  - d) pravidlá používania a dostupnosť siete tratí a vzdušného priestoru s voľnými traťami;
  - e) rozdelenie vzdušného priestoru na sektory riadenia letovej prevádzky (ATC) s cieľom podporiť vzdušný priestor letových prevádzkových služieb (ATS);
  - f) postupy na riadenie vzdušného priestoru;
  - g) podrobný harmonogram na vypracovanie zmien v plánovaní vzdušného priestoru;
  - h) kalendár cyklu spoločného uverejňovania a vykonávania zmien štruktúry vzdušného priestoru a pravidlá používania prostredníctvom plánu prevádzky siete;
  - i) prehľad o súčasnej a očakávanej situácii v sieti vrátane očakávanej výkonnosti na základe aktuálnych a schválených plánov navrhovania vzdušného priestoru.

## ČASŤ B

**Postup pri tvorbe plánu skvalitnenia európskej siete tratí**

1. Plán skvalitnenia európskej siete tratí vypracúvajú manažér siete, členské štáty, používatelia vzdušného priestoru, poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí konajú ako súčasť funkčných blokov vzdušného priestoru alebo jednotlivu, s použitím postupu kooperatívneho rozhodovania uvedeným v článku 15. Uplatňujú pri tom zásady plánovania vzdušného priestoru stanovené v časti C tejto prílohy.

2. Kooperatívne rozhodovanie sa riadi podrobnými formami organizácie práce a prevádzkovými postupmi, ktoré stanoví manažér siete na úrovni expertov, vrátane civilno-vojenského rozmeru. Tieto formy organizácie práce sa vypracujú po konzultácii so všetkými zainteresovanými stranami. Organizácia práce sa realizuje v pravidelných intervaloch, aby sa zohľadnili potreby funkcie plánovania európskej siete tratí.
3. Na zabezpečenie prepojitelnosti plánu skvalitnenia európskej siete tratí manažér siete a členské štáty zapájajú do postupu kooperatívneho rozhodovania aj tretie krajiny v súlade s článkom 24. Musí sa zabezpečiť primeraná spolupráca manažéra siete a jeho podrobných foriem organizácie práce na úrovni expertov na jednej strane, čím sa podporí tvorba plánu skvalitnenia európskej siete tratí, a na druhej strane s príslušnými formami organizácie práce ICAO na úrovni expertov, ktoré sa zaoberajú skvalitnením siete tratí na rozhraní.
4. Projekty plánovania vzdušného priestoru musia byť kompatibilné a v súlade s plánom skvalitnenia európskej siete tratí. Kontrola kompatibility a povinnosť informovať manažéra siete sa vyžadujú prinajmenšom pri týchto zmenách projektov plánovania vzdušného priestoru:
  - a) zmeny usporiadania tratí;
  - b) zmeny smeru tratí;
  - c) zmeny účelu tratí;
  - d) opis vzdušného priestoru s voľnými traťami vrátane súvisiacich pravidiel používania;
  - e) pravidlá používania tratí a ich dostupnosť;
  - f) zmeny vertikálnej alebo horizontálnej hranice sektorov;
  - g) pridanie alebo odstránenie významných bodov;
  - h) zmeny cezhraničného používania vzdušného priestoru;
  - i) zmeny súradníc významných bodov;
  - j) zmeny majúce vplyv na prenos údajov;
  - k) zmeny majúce vplyv na údaje uverejnené v publikáciách leteckých informácií;
  - l) zmeny majúce vplyv na písomné dohody, pokiaľ ide o plánovanie a využívanie vzdušného priestoru.
5. Plán skvalitnenia európskej siete tratí sa počas prevádzky musí priebežne preskúmavať, aby sa zohľadnili nové alebo meniace sa požiadavky vzdušného priestoru. Pri tomto preskúmaní sa zabezpečí neustála koordinácia s vojenskými orgánmi.

#### ČASŤ C

#### **Zásady plánovania vzdušného priestoru**

1. Pri príprave plánu skvalitnenia európskej siete tratí manažér siete, členské štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí konajú ako súčasť funkčných blokov vzdušného priestoru alebo jednotlivu, dodržiavajú v rámci postupu kooperatívneho rozhodovania tieto zásady plánovania vzdušného priestoru:
  - a) zriadenie a konfigurácia štruktúr vzdušného priestoru sa opierajú o prevádzkové požiadavky bez ohľadu na hranice vnútroštátnych alebo funkčných blokov vzdušného priestoru alebo hranice letových informačných oblastí (FIR) a nie sú obmedzené úrovňou rozdelenia medzi horný a spodný vzdušný priestor;
  - b) plánovanie štruktúr vzdušného priestoru musí vychádzať z transparentného procesu, ktorý umožní konzultovať prijaté rozhodnutia a pochopiť ich odôvodnenia, a musí zohľadniť požiadavky všetkých používateľov, pričom sa zároveň musia zosúladiť aspekty bezpečnosti, kapacity a zaťaženia životného prostredia a náležite zohľadniť bezpečnostné požiadavky vojenského sektora a jednotlivých štátov;
  - c) aktuálne a odhadované objemy dopytu po leteckej doprave na úrovni siete a miestnej úrovni, ako aj ciele výkonnosti sú vstupnými údajmi pre plán skvalitnenia európskej siete tratí s cieľom uspokojiť potreby hlavných dopravných tokov a letísk;

- d) zabezpečenie vertikálnej a horizontálnej prepojitelnosti vrátane vzdušného priestoru nad terminálmi a štruktúry vzdušného priestoru na rozhraní;
  - e) možnosť prevádzkovať lety na tratiach požadovaných používateľmi alebo čo najbližšie k nim a profily dráhy letu vo fáze letu na trati;
  - f) súhlas zainteresovaných subjektov, ktoré majú v tejto oblasti prevádzkové požiadavky, s posudzovaním a možnou prípravou všetkých návrhov na štruktúru vzdušného priestoru vrátane vzdušného priestoru s voľnými traťami, možností viacnásobných tratí a podmienených tratí (CDR);
  - g) plánovanie štruktúr vzdušného priestoru vrátane vzdušného priestoru s voľnými traťami a sektormi ATC zohľadňuje existujúce alebo navrhované štruktúry vzdušného priestoru určené na činnosti, ktoré si vyžadujú rezerváciu alebo obmedzenie vzdušného priestoru. Na tieto účely sa zriadi iba také štruktúry, ktoré sú v súlade s uplatňovaním pružného využívania vzdušného priestoru. Takéto štruktúry musia byť zosúladené a čo najviac konzistentné v rámci celej európskej siete;
  - h) príprava plánovania sektora ATC sa začína usporiadaním požadovaných tratí alebo dopravného toku v rámci iteratívneho procesu, ktorým sa zabezpečuje kompatibilita medzi traťami alebo tokmi a sektormi;
  - i) sektory ATC sa navrhujú tak, aby umožnili vytvorenie konfigurácií sektora, ktoré uspokojia potreby dopravného toku a sú prispôsobiteľné a zodpovedajúce premenlivému dopytu po leteckej doprave;
  - j) v prípadoch, keď sa z prevádzkových dôvodov vyžaduje, aby sa sektory ATC plánovali cez hranice štátov, cez hranice funkčných blokov vzdušného priestoru alebo cez hranice FIR, sa medzi príslušnými subjektmi zainteresovanými na prevádzke uzatvorí dohoda o poskytovaní služieb.
2. Manažér siete, členské štáty, funkčné bloky vzdušného priestoru a poskytovatelia leteckých navigačných služieb (tí ako súčasť funkčných blokov vzdušného priestoru alebo jednotlivo) v rámci kooperatívneho rozhodovania zabezpečia, aby sa na využívanie vzdušného priestoru a riadenie kapacity uplatňovali tieto zásady:
- a) štruktúry vzdušných blokov sa plánujú tak, aby uľahčili pružné a včasné využívanie vzdušného priestoru a riadenie vzhľadom na možnosti tratí, dopravné toky, schémy konfigurácie sektorov a konfiguráciu ostatných štruktúr vzdušného priestoru;
  - b) štruktúry vzdušného priestoru by mali umožniť zriadenie ďalších možných tratí pri súčasnom zabezpečení ich kompatibility s posúdením existujúcej kapacity a obmedzeniami pri plánovaní sektorov.

#### ČASŤ D

##### **Priebežné monitorovanie výkonnosti na úrovni siete**

1. Na zabezpečenie pravidelného zvyšovania výkonnosti manažér siete vykonáva v rámci kooperatívneho rozhodovania pravidelné preskúmanie efektivity zavedených štruktúr vzdušného priestoru po vykonaní prevádzky.
2. Toto preskúmanie musí predovšetkým obsahovať:
  - a) vývoj dopytu po leteckej doprave;
  - b) výkonnosť a obmedzenia v oblasti kapacity a efektívnosti letov na úrovni štátov, funkčných blokov vzdušného priestoru, ako aj na úrovni siete;
  - c) vyhodnotenie aspektov využívania vzdušného priestoru z pohľadu civilného a vojenského sektora;
  - d) vyhodnotenie sektorizácie a použitých konfigurácií sektorov;
  - e) vyhodnotenie celistvosti a plynulosti štruktúr vzdušného priestoru.

## PRÍLOHA II

## FUNKCIA MANAŽMENTU TOKU LETOVEJ PREVÁDZKY

## ČASŤ A

**Cieľ a rozsah pôsobnosti**

1. Cieľom funkcie manažmentu toku letovej prevádzky (ATFM) je:
  - a) zabezpečiť efektívne využívanie dostupnej kapacity európskej siete manažmentu letovej prevádzky (EATMN);
  - b) umožniť plánovanie, koordináciu a vykonávanie opatrení ATFM prijatých všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke;
  - c) umožniť prispôsobenie vojenských požiadaviek a reakcií krízového riadenia;
  - d) zabezpečiť regionálnu prepojitelnosť a interoperabilitu európskej siete v rámci regiónu ICAO EUR a s príslušnými regiónmi ICAO.
2. ATFM a postupy pre pohotovostné situácie uvedené v bode 15 časti B tejto prílohy musia zabezpečiť lepšiu predvídateľnosť premávky a optimalizovať dostupnú kapacitu EATMN (vrátane letísk) a zamerať sa na zvýšenie konzistentnosti medzi letiskovými prevádzkovými intervalmi a letovými plánmi.
3. Funkcia ATFM sa riadi podrobnými formami organizácie práce na vykonávanie opatrení ATFM. Všetky subjekty zainteresované na prevádzke sa musia riadiť pravidlami a postupmi, ktoré zabezpečujú, aby sa kapacita riadenia letovej prevádzky využívala bezpečne a v maximálnej možnej miere.
4. Funkcia ATFM pokrýva všetky fázy ATFM (strategické, predtaktické, taktické a po vykonaní prevádzky), ktoré sa uvádzajú v ustanoveniach ICAO uvedených v dodatku. Musí sa týmito ustanoveniami ICAO riadiť.
5. Funkcia ATFM sa uplatňuje na tieto strany zapojené do procesov ATFM alebo na zástupcov konajúcich v ich mene:
  - a) prevádzkovatelia lietadiel;
  - b) poskytovatelia leteckých prevádzkových služieb (ATS) vrátane stanovišť ATS, spravodajských stanovišť ATS a jednotiek letiskovej služby riadenia;
  - c) poskytovatelia leteckých informačných služieb;
  - d) subjekty zapojené do manažmentu vzdušného priestoru;
  - e) prevádzkovatelia letísk;
  - f) centrálné stanovište pre ATFM, ktoré prevádzkuje manažér siete;
  - g) miestne stanovišťa ATFM uvedené v časti A bode 6 tejto prílohy;
  - h) koordinátori prevádzkových intervalov na koordinovaných letiskách.
6. „Miestne stanovište ATFM“ je subjekt manažmentu toku, ktorý vykonáva činnosť v mene jedného alebo viacerých iných subjektov manažmentu toku ako rozhranie medzi centrálnym stanovišťom pre ATFM a stanovišťom ATS alebo skupinou stanovišť ATS. Môže fungovať na úrovni stanovišťa ATS, na vnútroštátnej úrovni, na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru alebo na akejkoľvek inej subregionálnej úrovni.
7. Miestne stanovišťa ATFM a manažér siete prostredníctvom svojho centrálného stanovišťa pre ATFM podporujú vykonávanie funkcie ATFM.

## ČASŤ B

**Zásady plánovania a prevádzkových zásady**

1. Manažér siete a subjekty zainteresované na prevádzke plánujú a vykonávajú úlohy, ktorými sa podporuje funkcia ATFM, pre:

- a) všetky fázy všetkých letov, ktoré sa plánujú prevádzkovať alebo sa prevádzkujú ako všeobecná letová prevádzka v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov (IFR), a to čiastočne alebo úplne;
  - b) všetky fázy letov uvedených v písmene a) a manažment letovej prevádzky.
2. Musí sa zabezpečiť primeraná spolupráca a koordinácia medzi formami organizácie práce manažéra siete, čím sa podporí funkcia ATFM, a príslušnými formami organizácie práce ICAO, ktoré pokrývajú aspekty ATFM na rozhraní.
  3. Vojenské lietadlá prevádzkované podľa pravidiel všeobecnej letovej prevádzky podliehajú opatreniam ATFM vtedy, keď sú prevádzkované alebo existuje úmysel prevádzkovať ich v rámci vzdušného priestoru alebo letísk, na ktoré sa uplatňujú opatrenia ATFM.
  4. Funkcia ATFM sa riadi týmito zásadami:
    - a) Opatreniami ATFM sa:
      - i) podporuje bezpečná prevádzka a predchádza nadmernému dopytu po letovej prevádzke v porovnaní s deklarovanou kapacitou ATC pre sektory a letiská vrátane vzletových a pristávacích dráh;
      - ii) využívajú kapacity EATMN v maximálnej možnej miere s cieľom optimalizovať účinnosť EATMN a minimalizovať nepriaznivé účinky na prevádzkovateľov;
      - iii) optimalizujú kapacity EATMN, ktoré sa sprístupnia pomocou vypracovania a uplatňovania opatrení na posilnenie kapacít prostredníctvom stanovišť ATS;
      - iv) podporuje manažment kritických udalostí;
    - b) pri pridelovaní odletových prevádzkových intervalov ATFM sa uprednostnia lety podľa poradia ich plánovaného vstupu do miesta, na ktorom sa bude uplatňovať opatrenie ATFM, pokiaľ si osobitné okolnosti, ako sú okolnosti vyplývajúce z potrieb bezpečnostnej ochrany a obrany, nevyžadujú uplatnenie odlišného pravidla prednosti, ktoré je dohodnuté a je pre EATMN výhodné;
    - c) časy letov vo fázach plánovania a vykonávania musia byť v súlade so všetkými opatreniami ATFM a manažér siete ich oznámi prevádzkovateľom lietadiel, stanovišťam ATS a miestnym stanovišťam ATFM;
    - d) lety s odletom z geografickej oblasti, v ktorej sa uplatňujú opatrenia ATFM, a z príľahlých letových informačných oblastí uvedených v príslušnej dokumentácii ICAO podliehajú pridelovaniu prevádzkových intervalov ATFM. Lety s odletom z iných oblastí sú vyňaté z pridelovania prevádzkových intervalov ATFM, musia sa však vzťahovať na trať, schémy orientácie dopravy a časové obmedzenia dráhy letu.
  5. Členské štáty zabezpečia, aby:
    - a) bola funkcia ATFM k dispozícii príslušným stranám 24 hodín denne a aby sa miestne stanovište ATFM na výhradnom základe vzťahovalo na určené územie, pokiaľ ide o vzdušný priestor, za ktorý zodpovedajú, v rámci geografickej oblasti, v ktorej sa uplatňujú opatrenia ATFM;
    - b) boli na zaistenie účinného pridelovania a efektívneho využívania plánovania vzdušného priestoru, ako aj priameho prepojenia medzi riadením vzdušného priestoru a ATFM stanovené konzistentné postupy spolupráce medzi stranami zapojenými do funkcie ATFM, stanovišťami ATS a subjektmi zapojenými do riadenia vzdušného priestoru;
    - c) spoločné postupy, ktoré sa používajú pri žiadostiach o oslobodenie od odletového prevádzkového intervalu ATFM, musia byť v súlade s ustanoveniami ICAO uvedenými v dodatku. Tieto postupy sa koordinujú s manažérom siete prostredníctvom jeho centrálného stanovišťa pre ATFM a uverejňujú sa v národných leteckých informačných príručkách.

## 6. Manažér siete:

- a) optimalizuje celkovú výkonnosť EATMN prostredníctvom plánovania, koordinácie a vykonávania dohodnutých opatrení ATFM v rámci kooperatívneho rozhodovania, a to aj v prípade plánov prechodu na uvedenie významného vzdušného priestoru do prevádzky alebo zlepšenie systémov ATM a plánov v prípade nepriaznivých poveternostných podmienok;
- b) konzultuje s prevádzkovateľmi vymedzenie opatrení ATFM;
- c) uzatvára dohody o organizácii práce s miestnymi stanovišťami ATFM;
- d) zabezpečuje rozvoj, dostupnosť a účinné vykonávanie opatrení ATFM (pre všetky fázy ATFM) spolu s miestnymi stanovišťami ATFM; ak takéto opatrenia ATFM majú na sieť väčší vplyv, manažér siete v rámci kooperatívneho rozhodovania stanoví povahu opatrení ATFM, ktoré sa majú vykonať;
- e) v koordinácii s miestnymi stanovišťami ATFM identifikuje alternatívne smerovanie tratí s cieľom vyhnúť sa preťaženým oblastiam alebo zmierniť ich preťaženie, pričom zohľadní celkovú výkonnosť EATMN;
- f) pre takéto lety ponúka presmerovanie, ktorým by sa optimalizovali účinky uvedené v písmene e);
- g) v koordinácii so stanovišťami ATS a miestnymi stanovišťami ATFM určuje, koordinuje a zabezpečuje vykonávanie primeraných opatrení zameraných na zabezpečenie potrebnej kapacity na prispôbenie dopytu po doprave v príslušných častiach ich oblasti zodpovednosti;
- h) poskytuje včasné informácie o operáciách ATFM prevádzkovateľom lietadiel, miestnym stanovišťam ATFM a stanovišťam ATS vrátane:
  - i) plánovaných opatrení ATFM;
  - ii) vplyvu opatrení ATFM na čas vzletu a na letový profil jednotlivých letov;
- i) monitoruje zaevidované prípady chýbajúcich letových plánov a predložených viacnásobných letových plánov;
- j) pozastavuje platnosť letového plánu, keď vzhľadom na časovú toleranciu nemožno dodržať odletový prevádzkový interval ATFM a nový predpokladaný čas začatia rolovania nie je známy;
- k) monitorovanie počtu udelených výnimiek z opatrení ATFM;
- l) vypracúva, aktualizuje a uverejňuje pohotovostné plány s vymedzením opatrení, ktoré majú prijať príslušné subjekty zainteresované na prevádzke v prípade významného zlyhania komponentu funkcie ATFM na úrovni siete, čo by malo za následok výrazné zníženie kapacity alebo vážne narušenie dopravných tokov, alebo oboje;
- m) vymieňa si so všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke všetky zodpovedajúce analýzy a hodnotenia po skončení prevádzky;
- n) umožňuje vhodnú prípravu a predvídateľnosť EATMN, zabezpečuje pracovné podmienky na zhromažďovanie včasných a aktualizovaných informácií o dopyte po letovej prevádzke pre všetky fázy ATFM od používateľov vzdušného priestoru a ich výmenu s miestnymi stanovišťami ATFM.

## 7. Stanovištia ATS:

- a) koordinujú opatrenia ATFM s manažérom siete prostredníctvom miestneho stanovišťa (miestnych stanovišť) ATFM tak, aby výsledkom vybraných opatrení bola optimalizácia celkovej výkonnosti EATMN;
- b) zabezpečujú, aby boli opatrenia ATFM uplatňované na letiská koordinované s príslušným prevádzkovateľom letiska, aby sa zaistila efektívnosť plánovania a používania letiska v prospech všetkých príslušných subjektov zainteresovaných na prevádzke;
- c) oznamujú manažérovi siete prostredníctvom miestneho stanovišťa ATFM všetky udalosti vrátane plánov prechodu na uvedenie významného vzdušného priestoru do prevádzky alebo zlepšenie systémov ATM a plánov v prípade nepriaznivých poveternostných podmienok, ktoré môžu ovplyvniť kapacitu riadenia letovej prevádzky alebo dopyt po letovej prevádzke, ako aj navrhované opatrenia na zmiernenie;



- d) poskytujú manažérovi siete a miestnym stanovištiam ATFM, pokiaľ je to technicky možné, včas a s cieľom zabezpečiť kvalitu siete, tieto údaje a následné aktualizácie:
- i) štruktúry vzdušného priestoru a tratí;
  - ii) dostupnosť vzdušného priestoru a tratí vrátane dostupnosti pomocou uplatňovania pružného využívania vzdušného priestoru v súlade s nariadením (ES) č. 2150/2005;
  - iii) sektorové konfigurácie a aktivácie stanovišť ATS;
  - iv) časy rolovania a konfigurácie vzletovej a pristávacej dráhy letiska;
  - v) riadenie sektora ATC a letiskové kapacity vrátane vzletovej a pristávacej dráhy;
  - vi) aktualizované letové polohy;
  - vii) odchýlky od letových plánov;
  - viii) skutočné časy vzletov;
  - ix) informácie o prevádzkovej dostupnosti infraštruktúry komunikácie, navigácie a dohľadu (CNS)/ATM.
8. údaje uvedené v odseku 7 písm. d) sa sprístupnia manažérovi siete a subjektom zainteresovaným na prevádzke a manažér siete a zainteresované subjekty ich takisto musia sprístupniť.
9. Na zabezpečenie predvídateľnosti siete sa stanovište ATS na letisku odletu postará o to, aby letom, ktoré nedodržia svoj predpokladaný čas začatia rolovania, pričom sa zohľadní stanovená časová tolerancia, alebo letovým plánom, ktoré boli zamietnuté alebo pozastavené, nebolo vydané povolenie na vzlet.
10. Miestne stanovištia ATFM:
- a) pôsobia ako kontaktné miesto a rozhranie medzi manažérom siete poskytujúcim centrálnu ATFM na jednej strane a určenými oblasťami a ich pridruženými letiskami a stanovišťami ATS (vojenskými a civilnými) v rámci ich oblasti pôsobnosti na strane druhej, a to na základe úloh a zodpovedností dohodnutých prostredníctvom dohôd o organizácii práce s manažérom siete;
  - b) stanovujú vhodné miestne postupy v súlade s postupmi stanovenými manažérom siete poskytujúcim centrálnu ATFM vrátane dočasných postupov;
  - c) poskytujú manažérovi siete centrálnu ATFM so všetkými požadovanými miestnymi údajmi na výkon funkcie ATFM;
  - d) v koordinácii s príslušnými stanovišťami ATS a manažérom siete poskytujúcim centrálnu ATFM zabezpečujú vykonávanie primeraných opatrení ATFM na dosiahnutie optimálneho toku dopravy a vyváženého dopytu a kapacity prostredníctvom koordinácie efektívneho využívania dostupnej kapacity. Ak majú uvedené opatrenia širší vplyv na sieť, musí sa zabezpečiť regionálna koordinácia pod záštitou manažéra siete;
  - e) oznamujú manažérovi siete všetky udalosti vrátane plánov prechodu na uvedenie významného vzdušného priestoru do prevádzky alebo zlepšenie systémov ATM a plánov v prípade nepriaznivých poveternostných podmienok, ktoré môžu ovplyvniť kapacitu riadenia letovej prevádzky alebo dopyt po letovej prevádzke, ako aj navrhované opatrenia na zmiernenie;
  - f) zabezpečujú v koordinácii s príslušnými stanovišťami ATS a manažérom siete analýzy po vykonaní prevádzky s cieľom identifikovať spôsoby, ako zlepšiť výkonnosť siete;
  - g) majú k dispozícii priebežne aktualizované vopred vymedzené pohotovostné plány, v ktorých sa podrobne uvádza, ako sa bude zaobchádzať s oblasťou, za ktorú zodpovedajú, s cieľom umožniť manažérovi siete, aby pomáhal miestnym jednotkám ATFM na pohotovostných operáciách. Tieto miestne plány sa vymieňajú a koordinujú s manažérom siete.
11. Ak sa zriadi ohlasovacia kancelária ATS, uľahčí výmenu informácií medzi pilotmi alebo prevádzkovateľmi a miestnym stanovišťom ATFM alebo manažérom siete, ktorý poskytuje centrálnu ATFM.

## 12. Prevádzkovatelia lietadiel:

- a) poskytujú letový plán pre každý plánovaný let. Tento predložený letový plán musí riadne zohľadňovať zamýšľaný letový profil;
- b) zabezpečujú, aby sa všetky príslušné opatrenia ATFM a ich zmeny začlenili do plánovanej letovej prevádzky;
- c) podieľajú sa na formách organizácie práce zavedených manažérom siete, ktoré umožňujú včasné a aktualizované informácie o dopyte po leteckej doprave vo všetkých fázach ATFM.

## 13. Prevádzkovatelia letísk:

- a) majú dohody s miestnymi stanovišťami ATS s cieľom:
  - i) vymieňať si a koordinovať s príslušnými miestnymi stanovišťami ATFM a manažérom siete všetky informácie o kapacite a dopyte po letovej prevádzke a ich vývoji pre všetky fázy ATFM, najmä pred uverejnením letového plánu;
  - ii) oznámiť príslušným miestnym stanovišťam ATFM a manažérovi siete všetky udalosti, ktoré môžu ovplyvniť kapacitu riadenia letovej prevádzky alebo dopyt po letovej prevádzke;
- b) zavádzajú postupy na posúdenie dopytu a vplyvu na dopyt po osobitných udalostiach, ktoré sa vzťahujú na všetky fázy ATFM.

## 14. Pokiaľ ide o súlad medzi letovými plánmi a letiskovými prevádzkovými intervalmi:

- a) ak o to požiada koordinátor letiskových prevádzkových intervalov alebo prevádzkovateľ koordinovaného letiska, manažér siete alebo miestne stanovište ATFM im poskytne letový plán letu prevádzkovaného na tomto letisku, a to pred uskutočnením daného letu. Koordinátori letiskových prevádzkových intervalov alebo prevádzkovatelia koordinovaných letísk poskytujú potrebnú infraštruktúru na prijímanie letových plánov, ktoré poskytuje manažér siete alebo miestne stanovište ATFM;
- b) prevádzkovatelia lietadiel musia pred každým letom poskytnúť letiskám odletu a priletu potrebné informácie, aby sa umožnila súvzťažnosť medzi označením letu v letovom pláne a označením letu, ktoré bolo oznámené pre zodpovedajúci letiskový prevádzkový interval; túto koreláciu poskytne podľa potreby manažér siete, miestne stanovište ATFM, miestne stanovište ATS alebo prevádzkovateľ letiska;
- c) každý prevádzkovateľ lietadla, prevádzkovateľ letiska a každé stanovište ATS nahlasujú koordinátorovi letiskových prevádzkových intervalov opakované vykonávanie leteckých služieb v časoch, ktoré sa významne líšia od pridelených letiskových prevádzkových intervalov, alebo využívanie prevádzkových intervalov spôsobom, ktorý sa významne odlišuje od spôsobu oznámeného v čase pridelenia, pokiaľ to spôsobuje ujmu letisku alebo letovej prevádzke;
- d) manažér siete nahlasuje koordinátorom letiskových prevádzkových intervalov opakované vykonávanie leteckých služieb v časoch, ktoré sa významne líšia od pridelených letiskových prevádzkových intervalov alebo využívanie prevádzkových intervalov spôsobom, ktorý sa významne odlišuje od spôsobu oznámeného v čase pridelenia, pokiaľ to spôsobuje ujmu ATFM.

## 15. Pri uplatňovaní informácií týkajúcich sa plánovania príchodu a odchodu (DPI) musia miestne subjekty zainteresované na prevádzke letísk zabezpečiť úplnú koordináciu s manažérom siete pri zriadení a prevádzke tejto funkcie a súvisiacej výmene údajov.

## 16. Pokiaľ ide o kritické udalosti:

- a) manažér siete vypracúva, aktualizuje a uverejňuje postupy ATFM na riešenie kritických udalostí na úrovni siete. Postupmi ATFM sa vymedzujú opatrenia, ktoré majú prijať príslušné subjekty zainteresované na prevádzke v prípade významného narušenia komponentu siete, čo by malo za následok výrazné zníženie kapacity alebo vážne narušenie dopravných tokov, alebo oboje;

- b) pri príprave na kritické udalosti koordinujú stanovištia ATS a prevádzkovatelia letísk relevantnosť a obsah pohotovostných postupov s manažérom siete a miestnymi stanovišťami ATFM, prevádzkovateľmi lietadiel dotknutými kritickými udalosťami a prípadne s koordinátormi letiskových prevádzkových intervalov, a to vrátane všetkých úprav prioritných pravidiel. Tieto záložné postupy musia obsahovať:
- i) organizačné a koordinačné mechanizmy;
  - ii) opatrenia ATFM na riadenie prístupu k dotknutým oblastiam s cieľom predísť nadmernému dopytu po letovej prevádzke v porovnaní s deklarovanou kapacitou celého vzdušného priestoru alebo jeho časti alebo príslušných letísk;
  - iii) okolnosti, podmienky a postupy uplatňovania prioritných pravidiel pre lety, pričom sa dodržiavajú základné záujmy politiky členských štátov v oblasti bezpečnostnej ochrany alebo obrany;
  - iv) mechanizmy na obnovu normálneho stavu.

#### ČASŤ C

#### Monitorovanie funkcie ATFM

1. Na zabezpečenie predvídateľnosti, a tým aj výkonnosti EATMN sú informácie o plánovaných operáciách a opatreniach ATFM a ich dodržiavanie prvoradé. Preto sa zavedie osobitné monitorovanie funkcie ATFM.
2. Členské štáty zabezpečia, aby v prípadoch, keď manažér siete zistí, že je počas roka dodržiavanie odletových prevádzkových intervalov ATFM na letisku odletu 80 % alebo menej, stanovište ATS na tomto letisku poskytlo relevantné informácie o nesúlade, ako aj o opatreniach na zabezpečenie dodržiavania odletových prevádzkových intervalov ATFM. Takéto opatrenia sa uvedú v správe, ktorú má príslušný členský štát predložiť Komisii.
3. V prípade nedodržania podmienok zamietnutia alebo pozastavenia letového plánu stanovište ATS na príslušnom letisku poskytne manažérovi siete relevantné informácie o nedodržaní a opatreniach prijatých na zabezpečenie dodržiavania. Takéto opatrenia sa uvedú v správe, ktorú má manažér siete predložiť Komisii.
4. V prípade, že udelené výnimky presahujú 0,6 % ročných odletov členského štátu, manažér siete túto skutočnosť danému členskému štátu oznámi. Ak bol členský štát informovaný, vypracuje správu, v ktorej uvedie podrobnosti o udelených výnimkách, a predloží ju Komisii.
5. Manažér siete zabezpečuje, aby bol prevádzkovateľ lietadla informovaný o nedodržaní opatrení ATFM vyplývajúcich z uplatňovania požiadaviek týkajúcich sa chýbajúcich a viacnásobných letových plánov. V prípade, že bol prevádzkovateľ lietadla informovaný, vypracuje správu obsahujúcu podrobné údaje o okolnostiach a opatreniach prijatých na nápravu takéhoto nedodržania. Manažér siete predkladá Komisii výročnú správu s podrobnými údajmi o chýbajúcich letových plánoch alebo o viacnásobných letových plánoch, ktoré boli predložené.
6. Manažér siete každoročne preskúma dodržiavanie opatrení ATFM s cieľom zabezpečiť, aby všetky subjekty zainteresované na prevádzke zlepšili úroveň dodržiavania týchto opatrení.
7. Manažér siete vypracúva výročné správy a predkladá ich Komisii. V správach sa uvedie kvalita funkcie ATFM a uvedú sa v nich podrobnosti o:
  - a) príčinách opatrení ATFM;
  - b) účinkoch opatrení ATFM;
  - c) dodržiavaní opatrení ATFM;
  - d) príspevkoch všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke k optimalizácii celkového sieťového efektu;
  - e) odporúčaní k týmto rôznym bodom na zlepšenie výkonnosti siete.
8. Manažér siete zabezpečí, aby sa vytvoril a uchovával archív údajov ATFM uvedených v tejto prílohe, letových plánov, prevádzkových záznamov a relevantných kontextových údajov. Uvedené údaje sa uchovávajú dva roky od ich predloženia a podľa potreby sa sprístupňujú Komisii, členskému štátu, stanovišťam ATS a prevádzkovateľom lietadiel. Uvedené údaje sa sprístupnia aj koordinátorom letiskových prevádzkových intervalov a letiskovým prevádzkovateľom, aby im pomohli pri ich pravidelnom posudzovaní deklarovanej kapacity.

*Dodatok***Zoznam ustanovení ICAO na účely manažmentu toku letovej prevádzky**

1. Kapitola 3 odsek 37.5 (Air Traffic Flow Management – Manažment toku letovej prevádzky) prílohy 11 k Chicagskému dohovoru – Air Traffic Services – Letové prevádzkové služby (14. vydanie – júl 2016, obsahuje zmenu č. 50A).
  2. Kapitola 3 (ATS Capacity and Air Traffic Flow Management – Kapacita ATS a manažment toku letovej prevádzky) dokumentu ICAO č. 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM) – Postupy leteckých navigačných služieb – manažment letovej prevádzky (16. vydanie – 2016, obsahuje zmenu č. 7A).
  3. Kapitoly 2 a 8 (Air Traffic Flow Management – Manažment toku letovej prevádzky) dokumentu ICAO 7030 European (EUR) Regional Supplementary Procedures – Európske regionálne doplnkové postupy (5. vydanie 2007).
-

## PRÍLOHA III

## FUNKCIA RÁDIOVÝCH FREKVENCIÍ

## ČASŤ A

**Cieľ a rozsah pôsobnosti**

1. Účelom tejto funkcie je:
  - a) maximalizovať využívanie európskeho leteckého rádiového frekvenčného spektra zlepšením postupov riadenia frekvencie a kritérií plánovania s cieľom zabrániť nedostatku frekvencií, ktorým by sa znížili sieťové kapacity;
  - b) zlepšiť transparentnosť postupov riadenia frekvencií umožňujúcich presné posúdenie efektívneho využívania frekvencií a stanovenie riešení budúceho dopytu po frekvenciách;
  - c) zvýšiť účinnosť postupov riadenia frekvencií presadzovaním najlepších postupov a vývojom príslušných nástrojov.
2. Manažér siete a vnútroštátni manažéri frekvencií sa dohodnú na celkových prioritách, pokiaľ ide o funkciu skvalitnenia plánovania a prevádzky európskej siete leteckej dopravy. Tieto priority sa dokumentujú v podobe časti strategického plánu siete a plánu prevádzky siete venovanej frekvenciám, o ktorej sa musia viesť konzultácie so zainteresovanými subjektmi. Pri stanovovaní priorít sa môžu zohľadňovať predovšetkým konkrétne pásma, oblasti a služby.

## ČASŤ B

**Požiadavky na výkon funkcie**

1. Členské štáty vymenujú kompetentnú osobu, orgán alebo organizáciu za vnútroštátneho manažéra frekvencií, ktorý bude zodpovedný za zabezpečenie pridelenia, úprav a ukončenia frekvencií v súlade s týmto nariadením. Členské štáty oznámia Komisii a manažérovi siete názvy a adresy vnútroštátnych manažérov frekvencií a včas oznámia každú zmenu v menovaní.
2. Manažér siete pripravuje a koordinuje strategické otázky spektra týkajúce sa siete, ktoré sa primeraným spôsobom zdokumentujú v strategickom pláne siete a pláne prevádzky siete. Manažér siete poskytuje Komisii a členským štátom podporu pri príprave spoločných stanovísk v oblasti letectva na účely koordinovaných príspevkov na medzinárodných fórach, a najmä v rámci Európskej konferencie poštových a telekomunikačných administratív (CEPT) a Medzinárodnej telekomunikačnej únie (ITU).
3. Manažér siete na žiadosť členských štátov informuje Komisiu a spolu s Komisiou a Európskou konferenciou poštových a telekomunikačných administratív (CEPT) prijíma opatrenia na odstránenie prípadných problémov s inými priemyselnými sektormi.
4. Vnútroštátni manažéri frekvencií oznamujú manažérovi siete prípady rádiovej interferencie, ktoré majú vplyv na európsku sieť leteckej dopravy. Manažér siete zaznamenáva výskyt prípadov rádiového rušenia a pri svojom posudzovaní podporuje vnútroštátnych správcov frekvencií. Manažér siete na žiadosť vnútroštátnych manažérov frekvencií koordinuje činnosti alebo poskytuje potrebnú pomoc na vyriešenie alebo zmiernenie takýchto prípadov.
5. Manažér siete a vnútroštátni manažéri frekvencií ďalej vypracúvajú a skvalitňujú postupy riadenia frekvencií, plánovacie kritériá, dátové súbory a procesy na zlepšenie využívania a obsadenia rádiového spektra užívateľmi všeobecnej leteckej prevádzky. Na žiadosť členských štátov navrhne manažér siete rozšíriť uplatňovanie týchto zlepšených postupov aj na regionálnu úroveň.
6. Ak sa vyžaduje pridelenie frekvencie, osoba alebo organizácia žiadajúca o používanie frekvencie predkladá žiadosť príslušnému vnútroštátnemu manažérovi frekvencií spolu so všetkými príslušnými údajmi a odôvodnením.

7. Vnútroštátni manažéri frekvencií a manažér siete posudzujú žiadosti o frekvencie a stanovujú ich prioritu na základe prevádzkových požiadaviek a odsúhlasených kritérií. Manažér siete v spolupráci s vnútroštátnymi manažermi frekvencií určuje vplyv žiadostí o frekvencie na sieť. Manažér siete stanovuje hodnotiace kritériá a kritériá na stanovenie priorít po konzultácii s vnútroštátnymi manažermi frekvencií a podľa potreby ich spravuje a aktualizuje.
8. V prípade, že neexistuje nijaký vplyv na sieť, vnútroštátni manažéri frekvencií určia vhodnú(-é) frekvenciu (-e) zodpovedajúcu(-e) podmienkam žiadosti o frekvenciu, pričom zohľadnia požiadavky uvedené v bode 12.
9. V prípade vplyvu na sieť manažér siete určí vhodnú(-é) frekvenciu(-e) zodpovedajúcu(-e) podmienkam žiadosti o frekvenciu, pričom zohľadnia tieto požiadavky:
  - a) potrebu poskytovať bezpečné služby infraštruktúry komunikácie, navigácie a dohľadu;
  - b) potrebu optimalizovať využívanie obmedzených zdrojov rádiového spektra;
  - c) potrebu nákladovo efektívneho, spravodlivého a transparentného prístupu k rádiovému spektru;
  - d) prevádzkové požiadavky žiadateľa(-ov) a subjektov zainteresovaných na prevádzke;
  - e) predpokladaný budúci dopyt po rádiovom spektre;
  - f) ustanovenia uvedené v príručke ICAO pre riadenie európskych frekvencií.
10. Ak nie je možné určiť vhodnú frekvenciu podľa bodov 11 a 12, vnútroštátni manažéri frekvencií môžu požiadať manažéra siete o špecifické vyhľadanie frekvencie. S cieľom nájsť riešenie pre vnútroštátnych manažerov frekvencií môže manažér siete s podporou vnútroštátnych manažerov frekvencií uskutočniť osobitné prešetrenie situácie s využívaním frekvencií v príslušnej geografickej oblasti.
11. Vnútroštátny manažér frekvencií prideliť vhodnú(-é) frekvenciu(-e) stanovenú(-é) podľa bodov 12 alebo 13.
12. Vnútroštátny manažér frekvencií zaregistruje každú pridelenú frekvenciu v centrálnom registri uvedením týchto informácií:
  - a) údaje uvedené v príručke ICAO pre riadenie európskych frekvencií, vrátane príslušných súvisiacich technických a prevádzkových údajov;
  - b) sprísnené požiadavky na údaje uvedené v bode 6;
  - c) opis prevádzkového využívania pridelenej frekvencie;
  - d) kontaktné údaje subjektu zainteresovaného na prevádzke, ktorý využíva pridelenú frekvenciu.

Členské štáty využívajú centrálny register na plnenie svojich administratívnych povinností voči ICAO v súvislosti s registráciou pridelených frekvencií.
13. Pri pridelovaní frekvencie žiadateľovi uvedie vnútroštátny manažér frekvencií podmienky použitia. V uvedených podmienkach sa prinajmenšom určuje, že pridelená frekvencia:
  - a) je platná, pokiaľ sa používa na splnenie prevádzkových požiadaviek uvedených žiadateľom;
  - b) môže byť predmetom žiadosti o frekvenčný posun a takéto posuny sa budú musieť uskutočniť v obmedzenom časovom období;
  - c) podlieha úpravám, ak sa zmení prevádzkové využitie uvedené žiadateľom.
14. Vnútroštátny(-i) manažér(-i) frekvencií zabezpečí(-ia), aby každý požadovaný frekvenčný posun a úpravu frekvencie alebo jej ukončenie uskutočnila osoba alebo organizácia, ktorej bola dotknutá frekvencia pridelená, v rámci schváleného časového obdobia a aby sa primeraným spôsobom aktualizoval centrálny register. V prípade, že uvedené opatrenia nie je možné uskutočniť, predloží(-ia) vnútroštátny(-i) manažér(-i) frekvencií manažérovi siete príslušné odôvodnenie.



15. Vnútroštátni manažéri frekvencií zabezpečia, aby informácie uvedené v bode 12 časti B týkajúce sa všetkých pridelených frekvencií používaných v európskej sieti leteckej dopravy boli k dispozícii v centrálnom registri.
16. Manažér siete a vnútroštátny(-i) manažér(-i) frekvencií uskutočnia monitorovanie a vyhodnotenie leteckých frekvenčných pásiem a pridelených frekvencií na základe transparentných postupov s cieľom zabezpečiť ich správne a efektívne využívanie. Manažér siete stanovuje takéto postupy po konzultácii s vnútroštátnymi manažermi frekvencií a podľa potreby ich spravuje a aktualizuje. Manažér siete predovšetkým identifikuje všetky nezrovnalosti medzi centrálnym registrom, účelom prevádzky a skutočným využívaním pridelených frekvencií, ktoré môžu mať škodlivý vplyv na funkciu rádiových frekvencií. Manažér siete v rámci dohodnutého časového obdobia oznamuje takéto nezrovnalosti vnútroštátnemu manažérovi frekvencií s cieľom odstrániť ich.
17. Manažér siete zabezpečuje dostupnosť spoločných nástrojov na podporu centrálného a vnútroštátneho plánovania, koordinácie, registrácie, auditu a optimalizácie. Manažér siete vytvorí predovšetkým nástroje na podporu analýzy údajov z centrálného registra s cieľom monitorovať efektivitu funkcie a navrhnúť a realizovať postupy optimalizácie frekvencií podľa bodu 7.

#### ČASŤ C

##### Požiadavky na organizáciu funkcie frekvencie

1. Kooperatívne rozhodovanie medzi vnútroštátnymi manažermi frekvencií a manažérom siete vychádza z opatrení, v ktorých sa stanovujú aspoň:
    - a) kritériá posudzovania prevádzkových požiadaviek a stanovovanie poradia ich dôležitosti;
    - b) minimálne časové obdobia na koordináciu nových alebo zmenených pridelených rádiových frekvencií;
    - c) mechanizmy zabezpečujúce, aby manažér siete a vnútroštátni manažéri frekvencií plnili príslušné ciele výkonnosti na úrovni Európskej únie;
    - d) požiadavky, aby zlepšené postupy, kritériá a procesy riadenia frekvencií nemali nepriaznivý vplyv na tie postupy, kritériá a procesy, ktoré uplatňujú iné krajiny v kontexte regionálnych postupov ICAO;
    - e) požiadavky zabezpečujúce príslušné konzultácie o nových alebo zmenených dohodách o riadení medzi členskými štátmi a všetkými dotknutými zainteresovanými subjektmi na vnútroštátnej a európskej úrovni.
  2. Vývoj mechanizmov na koordináciu rádiových frekvencií sa určuje v spolupráci s vnútroštátnymi manažermi frekvencií a zameriava sa na pokiaľ možno čo najvýraznejšie znížovanie nadbytočnej administratívy.
  3. Koordinácia v oblasti strategického a taktického využívania rádiových frekvencií s tretími krajinami, ktoré sa nezúčastňujú na práci manažéra siete, prebieha v rámci regionálnych pracovných štruktúr ICAO. Koordinácia sa uskutočňuje s cieľom umožniť tretím krajinám prístup k službám manažéra siete.
  4. Členské štáty zabezpečia, aby využívanie leteckých frekvenčných pásiem vojenskými používateľmi bolo primeraným spôsobom koordinované s vnútroštátnymi manažermi frekvencií a manažérom siete v rámci kooperatívneho rozhodovania.
-

## PRÍLOHA IV

## FUNKCIA KÓDOV ODPOVEDAČA RADARU

## ČASŤ A

## Ciele a všeobecné požiadavky

**Kód odpovedača (TC):**

1. Účelom tejto funkcie je:
  - a) zlepšiť stabilitu procesu pridelovania kódov prostredníctvom pridelenia jasných úloh a zodpovedností všetkým zainteresovaným subjektom, pričom ústredným aspektom pri pridelovaní kódov bude celková výkonnosť siete;
  - b) zabezpečiť zvýšenú transparentnosť pridelovania kódov a ich skutočného využívania, čím sa umožní lepšie posúdenie celkovej efektívnosti siete.
2. Kódy odpovedača sekundárneho prehľadového radaru (SSR) prideluje manažér siete členským štátom a poskytovateľom leteckých navigačných služieb spôsobom, ktorým sa optimalizuje ich bezpečné a efektívne rozdeľovanie s prihliadnutím na:
  - a) prevádzkové požiadavky všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke;
  - b) súčasné a predpokladané úrovne objemu letovej prevádzky;
  - c) požadované využívanie kódov odpovedača SSR v súlade s príslušnými ustanoveniami regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región (dokument o zavádzaní zariadení a služieb), ako aj s usmerňujúcim materiálom.
3. Manažér siete kedykoľvek sprístupní členským štátom, poskytovateľom leteckých navigačných služieb a tretím krajinám zoznam pridelených kódov odpovedača SSR s kompletnými a aktuálnymi údajmi o pridelených kódoch SSR.
4. Manažér siete zavedie formálny postup stanovenia, posúdenia a koordinovania požiadaviek na pridelovanie kódov odpovedača SSR s prihliadnutím na využívanie kódov odpovedača SSR, ktoré požaduje civilný a vojenský sektor.
5. Formálny postup stanovený v bode 4 zahŕňa prinajmenšom príslušné dohodnuté postupy, časové lehoty a ciele výkonnosti súvisiace s ukončením týchto činností:
  - a) predloženie žiadostí o pridelenie kódov odpovedača SSR;
  - b) posúdenie žiadostí o pridelenie kódov odpovedača SSR;
  - c) koordinácia navrhovaných zmien pridelených kódov odpovedača SSR s členskými štátmi v súlade s požiadavkami stanovenými v časti B;
  - d) pravidelný audit pridelovania kódov a potrieb týchto kódov s cieľom optimalizovať situáciu vrátane opätovného pridelovania už raz pridelených kódov;
  - e) pravidelná zmena, schvaľovanie a distribúcia celkového zoznamu pridelených kódov odpovedača SSR uvedeného v bode 3;
  - f) oznamovanie, posudzovanie a riešenie neplánovaných konfliktov medzi pridelenými kódmi odpovedača SSR;
  - g) oznamovanie, posudzovanie a riešenie nesprávneho pridelenia kódov odpovedača SSR zisteného v rámci kontroly zostatkových kódov;
  - h) oznamovanie, posudzovanie a riešenie neplánovaných nedostatkov v pridelovaní kódov odpovedača SSR;
  - i) poskytovanie údajov a informácií v súlade s požiadavkami stanovenými v časti C.

6. Manažér siete skontroluje, či žiadosti o pridelenie kódov odpovedača SSR prijaté v rámci postupu stanoveného v bode 4 spĺňajú požiadavky postupu týkajúce sa formátu a údajov, úplnosti, presnosti, včasnosti a odôvodnenia.
7. Členské štáty zabezpečia, aby sa kódy odpovedača SSR prideliť lietadlu v súlade so zoznamom pridelených kódov odpovedača SSR uvedeným v bode 3.
8. Manažér siete prevádzkuje v mene členských štátov a poskytovateľov leteckých navigačných služieb centralizovaný systém pridelovania a správy kódov odpovedača SSR na účely automatického pridelovania kódov odpovedača SSR pre všeobecnú letovú prevádzku.
9. Manažér siete zavedie postupy a nástroje na pravidelné hodnotenie a posudzovanie skutočného využívania kódov odpovedača SSR členskými štátmi a poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.
10. Manažér siete, členské štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb sa dohodnú na plánoch a postupoch s cieľom podporovať pravidelnú analýzu a identifikáciu budúcich požiadaviek na kódy odpovedača SSR. Súčasťou uvedenej analýzy je identifikácia potenciálneho vplyvu na výkonnosť v dôsledku predpokladaných nedostatkov v pridelovaní kódov odpovedača SSR.
11. Manažér siete pripravuje a priebežne aktualizuje prevádzkové príručky, ktoré obsahujú nevyhnutné pokyny a informácie umožňujúce vykonávanie funkcie siete v súlade s požiadavkami tohto nariadenia. Uvedené prevádzkové príručky sa budú distribuovať a priebežne aktualizovať v súlade s príslušnými postupmi riadenia kvality a dokumentácie.

### Výzvoový kód módu S

12. Cieľmi tohto postupu sú:
  - a) vykonávať koordinované pridelovanie výzvoových kódov módu S, ktoré umožní celkovú efektívnosť siete;
  - b) poskytnúť regulačný základ umožňujúci lepšie presadzovanie pravidiel a dohľad.
13. Manažér siete prideluje výzvoové kódy civilným a vojenským výzvoovým systémom módu S spôsobom, ktorým sa optimalizuje bezpečná a účinná prevádzka dohľadu nad letovou prevádzkou a civilno-vojenská koordinácia, pričom sa zohľadňujú:
  - a) prevádzkové požiadavky všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke;
  - b) nariadenie Komisie (ES) č. 262/2009 <sup>(1)</sup>;
  - c) požadované riadenie výzvoových kódov módu S v súlade s ustanoveniami európskych zásad a postupov na pridelovanie výzvoových kódov módu S sekundárneho prehľadového radaru (IC) (dokument ICAO EUR 024).
14. Manažér siete prevádzkuje v mene členských štátov centralizovaný systém pridelovania výzvoových kódov <sup>(2)</sup> na koordinované pridelovanie výzvoových kódov výzvoovým systémom módu S.
15. Členské štáty poskytujú prevádzkovateľom módu S centralizovanú službu pridelovania výzvoového kódu prostredníctvom systému pridelovania výzvoového kódu.
16. Manažér siete kedykoľvek sprístupní členským štátom, prevádzkovateľom módu S a tretím krajinám plán pridelovania výzvoového kódu, ktorý obsahuje najnovší schválený súbor všetkých pridelených výzvoových kódov v európskom regióne ICAO.
17. Manažér siete zavedie formálny postup stanovenia, posúdenia a koordinovania požiadaviek na pridelovanie výzvoového kódu, pričom zohľadní využívanie výzvoových kódov, ktoré požaduje civilný a vojenský sektor.
18. Formálny postup stanovený v bode 17 zahŕňa prinajmenšom príslušné dohodnuté postupy, časové lehoty a ciele výkonnosti súvisiace s ukončením týchto činností:
  - a) predloženie žiadostí o pridelenie výzvoového kódu;

<sup>(1)</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 262/2009 z 30. marca 2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na koordinované pridelovanie a využívanie výzvoových kódov pre mód S v jednotnom európskom vzdušnom priestore (Ú. v. EÚ L 84, 31.3.2009, s. 20).

<sup>(2)</sup> Vymedzené v článku 2 ods. 11 nariadenia (ES) č. 262/2009.

- b) posúdenie žiadostí o pridelenie výzvového kódu;
  - c) koordinácia navrhovaných zmien pridelených výzvového kódov s členskými štátmi v súlade s požiadavkami stanovenými v časti B;
  - d) pravidelný audit pridelovania výzvového kódu a potrieb týchto kódov s cieľom zlepšiť situáciu vrátane opätovného pridelovania už raz pridelených výzvového kódov;
  - e) pravidelná zmena, schvaľovanie a distribúcia celkového plánu pridelených výzvového kódov uvedeného v bode 16;
  - f) oznamovanie, posudzovanie a riešenie neplánovaných konfliktov výzvového kódov medzi výzvoými systémami módu S;
  - g) oznamovanie, posudzovanie a riešenie neplánovaných nedostatkov v pridelovaní výzvového kódov;
  - h) poskytovanie údajov a informácií v súlade s požiadavkami stanovenými v časti C.
19. Manažér siete skontroluje, či žiadosti o pridelenie výzvového kódu prijaté v rámci postupu stanoveného v bode 18 spĺňajú požiadavky postupu týkajúce sa dohovoru o formáte a údajoch, ako aj požiadavky úplnosti, presnosti, včasnosti a odôvodnenia.
20. Manažér siete v rámci postupu stanoveného v bode 18:
- a) uskutočňuje simulácie aktualizácie plánu pridelovania výzvového kódov na základe nevybavených žiadostí;
  - b) pripravuje navrhovanú aktualizáciu plánu pridelovania výzvového kódov na schválenie dotknutých členských štátov;
  - c) zabezpečuje, aby navrhovaná aktualizácia plánu pridelovania výzvového kódov v čo najväčšej miere spĺňala prevádzkové požiadavky žiadostí o výzvové kódy;
  - d) okamžite po schválení aktualizuje plán pridelovania výzvového kódov a oznámi ho členským štátom bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne postupy týkajúce sa oznamovania informácií o výzvového systémoch módu S, ktoré prevádzkuje vojenský sektor.
21. Manažér siete zavedie postupy a nástroje na pravidelné hodnotenie a posudzovanie skutočného využívania výzvového kódov módu S civilnými i vojenskými prevádzkovateľmi módu S.
22. Manažér siete, členské štáty a prevádzkovatelia módu S sa dohodnú na plánoch a postupoch s cieľom podporovať pravidelnú analýzu a identifikáciu budúcich požiadaviek na výzvový kód módu S. Súčasťou uvedenej analýzy je identifikácia potenciálneho vplyvu na výkonnosť v dôsledku predpokladaných nedostatkov v pridelovaní výzvového kódov.
23. Manažér siete pripravuje a priebežne aktualizuje prevádzkové príručky, ktoré obsahujú nevyhnutné pokyny a informácie umožňujúce vykonávanie funkcie siete v súlade s požiadavkami tohto nariadenia. Uvedené prevádzkové príručky sa budú distribuovať a priebežne aktualizovať v súlade s príslušnými postupmi riadenia kvality a dokumentácie.

#### ČASŤ B

### Požiadavky na osobitné konzultačné mechanizmy

#### Kód odpovedača:

1. Manažér siete zriadi špecializovaný mechanizmus na koordináciu podrobných dojednaní o pridelovaní kódov odpovedača SSR a na konzultáciu o nich. Týmto mechanizmom sa:
- a) zabezpečí, aby sa vplyv používania kódov odpovedača SSR v tretích krajinách zohľadnil účasťou na organizácii práce riadenia kódov odpovedača SSR uvedenej v príslušných ustanoveniach regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región, dokumentu o zavádzaní zariadení a služieb;

- b) zabezpečí, aby zoznamy pridelených kódov odpovedača SSR uvedené v bode 3 časti A boli kompatibilné s plánom riadenia kódov uvedeným v príslušných ustanoveniach regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región, dokumentu o zavádzaní zariadení a služieb;
  - c) konkretizujú požiadavky, ktorými sa zaručí, že s dotknutými členskými štátmi prebehnú náležité konzultácie o nových alebo zmenených dojednaniach o riadení kódov odpovedača SSR;
  - d) konkretizujú požiadavky, ktorými sa zaručí, že členské štáty so všetkými dotknutými zainteresovanými subjektmi na vnútroštátnej úrovni uskutočnia náležité konzultácie o nových alebo zmenených dojednaniach o riadení kódov odpovedača SSR;
  - e) zabezpečí, aby koordinácia s tretími krajinami týkajúca sa strategického a taktického používania kódov odpovedača SSR prebiehala v rámci organizácie práce riadenia kódov odpovedača SSR uvedenej v príslušných ustanoveniach regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región, dokumentu o zavádzaní zariadení a služieb;
  - f) konkretizujú minimálne časové obdobia koordinácie návrhu pridelenia nových alebo zmenených kódov vyzývacieho zariadenia odpovedača SSR a konzultácie o ňom;
  - g) zabezpečí, aby zmeny v zozname pridelených kódov odpovedača SSR podliehali schváleniu členských štátov dotknutých týmito zmenami;
  - h) konkretizujú požiadavky, ktorými sa zaručí, že zmeny v zozname pridelených kódov odpovedača SSR sa oznámia všetkým zainteresovaným subjektom okamžite po ich schválení bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne postupy oznamovania informácií o používaní kódov odpovedača SSR vojenskými orgánmi.
2. Manažér siete v koordinácii s vnútroštátnymi vojenskými orgánmi zabezpečí, aby sa prijali potrebné opatrenia, ktorými sa zaručí, že pridelenie a používanie kódov odpovedača SSR na vojenské účely nebude mať nepriaznivý vplyv na bezpečnosť ani na efektívny tok všeobecnej letovej prevádzky.

#### **Výzvodový kód módu S:**

3. Manažér siete zriadi špecializovaný mechanizmus na koordináciu podrobných dojednaní o pridelovaní výzvodového kódu módu S a na konzultáciu o nich. Týmto mechanizmom sa:
- a) konkretizujú časové obdobia koordinácie návrhu pridelenia nových alebo zmenených výzvodových kódov módu S a konzultácie o ňom;
  - b) zabezpečí, aby zmeny v pláne pridelovania výzvodových kódov módu S podliehali schváleniu členských štátov dotknutých týmito zmenami;
  - c) zabezpečí, aby koordinácia s tretími krajinami týkajúca sa strategického a taktického používania výzvodových kódov módu S prebiehala v rámci organizácie práce riadenia výzvodového kódu módu S;
  - d) konkretizujú požiadavky, ktorými sa zaručí, že zmeny v pláne pridelovania výzvodových kódov módu S sa oznámia všetkým zainteresovaným subjektom okamžite po ich schválení bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne postupy oznamovania informácií o používaní výzvodového kódu módu S a odpovedača SSR vojenskými orgánmi.
4. Manažér siete zaručí, že s dotknutými členskými štátmi prebehnú náležité konzultácie o nových alebo zmenených dojednaniach o riadení výzvodového kódu, a to v rámci kooperatívneho rozhodovania.
5. Manažér siete v koordinácii s vnútroštátnymi vojenskými orgánmi zabezpečí, aby sa prijali potrebné opatrenia, ktorými sa zaručí, že pridelenie a používanie výzvodového kódu módu S na vojenské účely nebude mať nepriaznivý vplyv na bezpečnosť ani na efektívny tok všeobecnej letovej prevádzky.

#### **ČASŤ C**

#### **Požiadavky na poskytovanie údajov**

##### **Kód odpovedača:**

1. Podané žiadosti o nové alebo zmenené kódy odpovedača SSR musia spĺňať dohovory týkajúce sa ich formátu a údajov, ďalej požiadavky úplnosti, presnosti, aktuálnosti a odôvodnenia v rámci postupu stanoveného v bode 4 časti A.

2. Členské štáty poskytujú manažérovi siete v ním stanovených dohodnutých časových lehotách tieto údaje a informácie na podporu pri poskytovaní funkcie siete týkajúcej sa kódov odpovedača SSR:
  - a) aktuálne záznamy o pridelení a používaní kódov odpovedača SSR v rámci ich oblasti zodpovednosti, ktoré podliehajú všetkým bezpečnostným obmedzeniam týkajúcim sa úplného oznamovania osobitného pridelovania vojenských kódov, ktoré sa nepoužívajú na všeobecnú letovú prevádzku;
  - b) odôvodnenie s cieľom preukázať, že existujúce a požadované pridelenia kódov odpovedača SSR predstavujú nevyhnutné minimum na splnenie prevádzkových požiadaviek;
  - c) podrobnosti o všetkých pridelených kódoch odpovedača SSR, ktoré už nie sú na prevádzku potrebné a môžu sa uvoľniť na opätovné pridelenie v rámci siete;
  - d) správy o všetkých skutočných neplánovaných nedostatkoch v pridelovaní kódov odpovedača SSR;
  - e) podrobnosti o všetkých zmenách v plánovaní inštalácie alebo prevádzkového stavu systémov alebo prvkov, ktoré môžu mať vplyv na pridelovanie kódov odpovedača SSR pre lety.
3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb poskytujú manažérovi siete v ním stanovených dohodnutých časových lehotách tieto údaje a informácie na podporu pri poskytovaní funkcie siete týkajúcej sa kódov odpovedača SSR:
  - a) korelačné správy o polohe zmodernizovaného systému taktického riadenia toku obsahujúce pridelené kódy odpovedača SSR pre všeobecnú letovú prevádzku, v rámci ktorej sa uskutočňujú lety podľa pravidiel letu podľa prístrojov;
  - b) správy o všetkých aktuálnych neplánovaných konfliktoch alebo nebezpečenstvách spôsobených konkrétnym operačným pridelením kódu odpovedača SSR vrátane informácií o spôsobe riešenia konfliktu.
4. V odpovediach členských štátov a poskytovateľov leteckých navigačných služieb na koordináciu navrhovaných zmien pridelených kódov odpovedača SSR a aktualizácií zoznamu pridelených kódov odpovedača SSR sa prinajmenšom:
  - a) určí, či sa predpokladá konflikt alebo riziká v rámci pridelovania kódov odpovedača SSR;
  - b) potvrdí, či budú, alebo nebudú prevádzkové požiadavky alebo efektivita nepriaznivo ovplyvnené;
  - c) potvrdí, že sa môžu zmeny pridelených kódov odpovedača SSR vykonať v súlade s požadovanými časovými lehotami.

#### **Výzvoový kód módu S:**

5. Podané žiadosti o nové alebo zmenené pridelenie výzvového kódu musia spĺňať dohovory týkajúce sa ich formátu a údajov, ďalej požiadavky úplnosti, presnosti, aktuálnosti a odôvodnenia v rámci postupu stanoveného v bode 17 časti A.
6. Členské štáty poskytujú manažérovi siete v ním stanovených dohodnutých časových lehotách tieto údaje a informácie na podporu poskytovania služby pridelenia výzvového kódu:
  - a) vlastnosti výzvoových systémov módu S podľa nariadenia (ES) č. 262/2009;
  - b) podrobnosti o všetkých zmenách v plánovaní inštalácie alebo prevádzkového stavu výzvoových systémov alebo prvkov módu S, ktoré môžu mať vplyv na pridelovanie výzvoových kódov výzvoovým systémom módu S.
  - c) odôvodnenie s cieľom preukázať, že existujúce a požadované pridelenia výzvoových kódov predstavujú nevyhnutné minimum na splnenie prevádzkových požiadaviek;
  - d) pridelené výzvové kódy, ktoré už nie sú na prevádzku potrebné a môžu sa uvoľniť na opätovné pridelenie v rámci siete;
  - e) správy o všetkých skutočných neplánovaných nedostatkoch v pridelovaní výzvoových kódov;

7. Manažér siete využíva odpovede členských štátov na návrh plánu pridelovania výzvových kódov, ktorý obsahuje:
    - a) identifikáciu každého predpokladaného konfliktu alebo nebezpečenstva v rámci pridelovania výzvových kódov módu S;
    - b) potvrdenie toho, či budú, alebo nebudú prevádzkové požiadavky alebo efektivita nepriaznivo ovplyvnené;
    - c) potvrdenie toho, že zmeny pridelených výzvových kódov módu S sa môžu vykonať v súlade s požadovanými časovými lehotami.
  8. Manažér siete podporuje členské štáty pri riešení konfliktov medzi výzvovými kódmi módu S, ktoré oznámili členské štáty alebo prevádzkovatelia módu S.
-



## PRÍLOHA V

## VZOR STRATEGICKÉHO PLÁNU SIETE

Základom strategického plánu siete je táto štruktúra:

1. ÚVOD

1.1. Rozsah pôsobnosti strategického plánu siete (geografický rozsah a časové obdobie)

1.2. Príprava plánu a overovací postup

2. CELKOVÝ KONTEXT A POŽIADAVKY

2.1. Opis súčasnej a plánovanej situácie v sieti vrátane ERND, ATFM, letísk a obmedzených zdrojov

2.2. Problémy a príležitosti týkajúce sa časového obdobia plánu (vrátane predpovede dopytu po leteckej doprave a globálneho vývoja)

2.3. Ciele výkonnosti a obchodné požiadavky vyjadrené rôznymi zainteresovanými subjektmi a ciele výkonnosti na úrovni Únie

3. STRATEGICKÁ VÍZIA

3.1. Opis strategického spôsobu rozvoja siete a pokroku s cieľom úspešne reagovať na ciele výkonnosti a obchodné požiadavky

3.2. Súlad so systémom výkonnosti

3.3. Súlad s európskym riadiacim plánom ATM

3.4. Súlad so spoločnými projektmi stanovenými v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 409/2013

4. STRATEGICKÉ CIELE

4.1. Opis strategických cieľov siete:

a) vrátane aspektov spolupráce zúčastnených subjektov zainteresovaných na prevádzke z hľadiska úloh a zodpovedností;

b) obsahujúci informácie o tom, ako budú strategické ciele zodpovedať požiadavkám;

c) obsahujúci informácie o tom, ako sa bude merať pokrok v dosahovaní uvedených cieľov;

d) obsahujúci informácie o tom, ako strategické ciele ovplyvnia priemyselné odvetvie a ďalšie dotknuté oblasti.

5. STRATEGICKÉ PLÁNOVANIE

5.1. Opis krátkodobého a strednodobého plánovania:

a) priority pre každý zo strategických cieľov;

b) realizácia každého strategického cieľa vzhľadom na požadované zavedenie technológie, vplyv na architektúru, ľudské aspekty, príslušné náklady, prínosy, ako aj potrebné riadenie, zdroje a reguláciu;

c) potrebná účasť subjektov zainteresovaných na prevádzke v súvislosti s každým prvkom plánu vrátane ich úloh a zodpovedností;

d) dohodnutá miera zapojenia manažéra siete do podpory realizácie každého prvku plánu pre každú jednotlivú funkciu.

5.2. Opis dlhodobého plánovania:

- a) zámer dosiahnuť každý zo strategických cieľov vzhľadom na požadované technológie a aspekty výskumu a vývoja, vplyv na architektúru, ľudské aspekty, obchodné aspekty, potrebné riadenie a reguláciu, ako aj na súvisiace odôvodnenie uvedených investícií z hľadiska bezpečnosti a ekonomiky;
- b) potrebná účasť subjektov zainteresovaných na prevádzke v súvislosti s každým prvkom plánu vrátane ich úloh a zodpovedností.

6. POSÚDENIE RIZIKA

6.1. Opis rizík spojených s realizáciou plánu

6.2. Opis postupu monitorovania (vrátane možnej odchýlky od pôvodných cieľov)

7. ODPORÚČANIA

7.1. Stanovenie opatrení, ktoré má prijať Únia a členské štáty na podporu realizácie plánu

---

## PRÍLOHA VI

## VZOR PLÁNU PREVÁDZKY SIETE

Základom plánu prevádzky siete je táto všeobecná štruktúra (ktorá sa upraví na mieru rôznym jednotlivým funkciám a časovému horizontu plánu prevádzky siete, aby sa zohľadnila jeho priebežná povaha a časové obdobia troch až piatich rokov, jedného roka, jednej sezóny, jedného týždňa a jedného dňa):

## 1. ÚVOD

1.1. Rozsah pôsobnosti plánu prevádzky siete (geografický rozsah a časové obdobie).

1.2. Príprava plánu a overovací postup

## 2. OPIS PLÁNU PREVÁDZKY SIETE, PREVÁDZKOVÝCH CIELOV A ÚLOH

- vrátane aspektov spolupráce zúčastnených subjektov zainteresovaných na prevádzke z hľadiska úloh a zodpovedností,
- obsahujúci informácie o tom, ako sa ciele a úlohy prevádzky zohľadnia v taktických, predtaktických, krátkodobých a strednodobých etapách plánu prevádzky siete, a informácie o ďalších cieľoch výkonnosti stanovených v rámci systému výkonnosti,
- s uvedením priorít a potrebných zdrojov na obdobie plánovania,
- obsahujúci vplyv na sektor ATM a ďalšie dotknuté oblasti.

## 3. CELKOVÝ PROCES PLÁNOVANIA PREVÁDZKY SIETE

- opis celkového procesu plánovania prevádzky siete,
- opis strategického spôsobu, akým sa plán prevádzky siete bude vyvíjať a pokračovať smerom k úspešnému splneniu požiadaviek na výkonnosť prevádzky a ďalších cieľov výkonnosti stanovených v systéme výkonnosti,
- opis použitých prostriedkov a údajov.

## 4. CELKOVÝ KONTEXT A PREVÁDZKOVÉ POŽIADAVKY

4.1. Súhrnný opis prevádzkovej výkonnosti siete v minulosti.

4.2. Problémy a príležitosti týkajúce sa časového obdobia plánu.

4.3. Predpovede prevádzky v sieti v súlade s dodatkami 1 a 2 vrátane:

- predpovede pre sieť,
- predpovede poskytovateľov leteckých navigačných služieb, funkčného bloku vzdušného priestoru a oblastného strediska kontroly (ACC),
- predpovede hlavných letísk,
- analýzy predpovede objemu leteckej dopravy vrátane niekoľkých scenárov,
- analýzy vplyvu mimoriadnych udalostí.

4.4. Požiadavky na výkonnosť prevádzky siete vrátane:

- celkových požiadaviek na kapacitu siete,
- požiadaviek na kapacity poskytovateľov leteckých navigačných služieb, funkčného bloku vzdušného priestoru a ACC,
- kapacity letísk,
- analýzy požiadaviek na kapacitu,
- celkových požiadaviek na prostredie siete/efektívnosť letov,
- celkových požiadaviek na bezpečnosť siete,

- požiadaviek v prípade pohotovostných situácií a kontinuity služieb, ktoré majú vplyv na sieť.
- 4.5. Prevádzkové potreby vyjadrené rôznymi zainteresovanými subjektmi vrátane vojenských orgánov.
5. PLÁNY SKVALITNENIA PREVÁDZKOVEJ VÝKONNOSTI SIETE A OPATRENIA NA ÚROVNI SIETE
- opis plánov a opatrení, ktorých realizácia sa očakáva na úrovni siete, vrátane vzdušného priestoru, obmedzených zdrojov a ATFM,
  - opis podielu každého plánu a opatrenia na prevádzkovej výkonnosti.
6. PLÁNY SKVALITNENIA PREVÁDZKOVEJ VÝKONNOSTI SIETE A PREVÁDZKOVÉ OPATRENIA NA MIESTNEJ ÚROVNI
- vrátane opisu každého plánu a prevádzkového opatrenia, ktorých realizácia sa očakáva na miestnej úrovni,
  - opis podielu každého plánu a opatrenia na prevádzkovej výkonnosti,
  - opis vzťahov s tretími krajinami a práce týkajúcej sa ICAO.
7. MIMORIADNE UDALOSTI
- prehľad mimoriadnych udalostí s výrazným vplyvom na ATM,
  - jednotlivé mimoriadne udalosti a ich zvládnutie z hľadiska siete,
  - významné vojenské cvičenia.
8. POŽIADAVKY VOJENSKÝCH ORGÁNOV NA VZDUŠNÝ PRIESTOR
- dostupnosť vzdušného priestoru; štandardné dni/časové obdobia dostupnosti rezervovaného vzdušného priestoru,
  - žiadosti ad hoc o neplánované použitie rezervovaného vzdušného priestoru,
  - uvoľnenie rezervovaného vzdušného priestoru na civilné používanie, ak rezervácia nie je potrebná, s čo najskorším oznámením.
9. KONSOLIDOVANÁ PREDPOVEĎ A ANALÝZA PREVÁDZKOVEJ VÝKONNOSTI SIETE
- ciele a predpovede ATFM v súvislosti s meškaním/kapacitou na úrovni siete, poskytovateľa leteckých navigačných služieb, funkčného bloku vzdušného priestoru a ACC,
  - prevádzkový výkon letiska,
  - ciele a predpovede výkonnosti prostredia siete/efektívnosti letov,
  - vplyv mimoriadnych udalostí,
  - analýza cieľov a predpovede prevádzkovej výkonnosti.
10. IDENTIFIKÁCIA PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ PREVÁDZKY A ZMIERŇUJÚCE RIEŠENIA NA ÚROVNI SIETE A NA MIESTNEJ ÚROVNI
- identifikácia prevádzkových (bezpečnosť, kapacita, efektívnosť letov) problémových oblastí a potenciálnych problémov, ich príčiny a dohodnuté riešenia alebo zmierňujúce opatrenia vrátane možností na vyrovnanie dopytu a kapacity.
-

## Dodatok 1

**Oblasťné strediská riadenia (ACC)**

V pláne prevádzky siete sa pre každé ACC uvádza podrobný opis všetkých oblastí vymedzených v tomto dodatku, v ktorom sú zahrnuté ich plánované opatrenia na zlepšenie prevádzky, vyhladky na dané obdobie, predpoveď objemu leteckej dopravy, ciele a predpovede v oblasti meškania, významné udalosti, ktoré môžu mať vplyv na prevádzku, prevádzkové kontaktné údaje.

Manažér siete pre každé ACC uvedie:

- predpoveď objemu leteckej dopravy,
- analýzu skutočnej prevádzkovej výkonnosti,
- kvantifikované vyhodnotenie dosiahnutej kapacity (základná kapacita),
- kvantifikované vyhodnotenie požadovanej kapacity v rôznych scenároch vývoja objemu leteckej dopravy (profil požadovanej kapacity),
- kvantifikované vyhodnotenie plánovaných opatrení na zlepšenie prevádzky na úrovni ACC podľa dohody s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb,
- ciele a predpovede v oblasti meškania,
- analýzu očakávanej prevádzkovej výkonnosti (bezpečnosť, kapacita, životné prostredie).

Každý poskytovateľ leteckých navigačných služieb poskytuje manažérovi siete tieto informácie, ktoré sa uvedú v jednotlivých opisoch ACC:

- miestny cieľ v oblasti meškania,
  - posúdenie/potvrdenie predpovede objemu leteckej dopravy s prihliadnutím na miestne znalosti,
  - počet dostupných sektorov, systém konfigurácie/otvorenia sektora na sezónu/deň v týždni/denný čas,
  - hodnoty kapacity/monitorovania pre každý objem sektora/objem dopravy v každom systéme konfigurácie/otvorenia,
  - plánované alebo známe mimoriadne udalosti vrátane ich dátumov/časov a súvisiaceho vplyvu na prevádzkovú výkonnosť,
  - podrobnosti o plánovaných opatreniach na zlepšenie prevádzky, plán ich realizácie a súvisiaci negatívny/pozitívny vplyv na kapacitu a/alebo účinnosť,
  - podrobnosti o navrhovaných a potvrdených zmenách štruktúry a využívania vzdušného priestoru,
  - dodatočné opatrenia podľa dohody s manažérom siete,
  - prevádzkové kontaktné údaje ACC.
-

## Dodatok 2

**Letiská**

V prípade európskych letísk, ktoré majú vplyv na výkonnosť siete, sa v pláne prevádzky siete uvádza podrobný opis všetkých oblastí vymedzených v tomto dodatku, ako aj plánované opatrenia na zlepšenie prevádzky, vyhliadky na dané obdobie, predpoveď objemu leteckej dopravy, ciele a predpovede v oblasti meškania, významné udalosti, ktoré môžu mať vplyv na prevádzku a prevádzkové kontaktné údaje.

Manažér siete pri každom letisku, najmä na základe informácií od prevádzkovateľov letísk a poskytovateľov leteckých navigačných služieb, uvedie:

- predpoveď objemu leteckej dopravy,
- analýzu očakávanej prevádzkovej výkonnosti plánovaných opatrení na zlepšenie prevádzky (bezpečnosť, kapacita, životné prostredie).

Prevádzkovateľ letiska a miestne stanovište ATS musia mať pre každé letisko zahrnuté do plánu prevádzky siete opatrenia, ktoré manažérovi siete poskytnú tieto informácie, ktoré sa uvedú v opise jednotlivých letísk:

- posúdenie/potvrdenie predpovede objemu leteckej dopravy s prihliadnutím na miestne znalosti,
  - kapacita vzletových a pristávacích dráh pri ich každej konfigurácii, aktuálne a predpokladané prílety a odlety,
  - v prípade potreby aj špecifikácia kapacity pre nočný čas a trvanie nočného času,
  - podrobnosti o plánovaných opatreniach na zlepšenie prevádzky, plán ich realizácie a súvisiaci negatívny/pozitívny vplyv na kapacitu a/alebo účinnosť,
  - plánované alebo známe mimoriadne udalosti vrátane ich dátumov/časov a súvisiaceho vplyvu na prevádzkovú výkonnosť,
  - ďalšie faktory ovplyvňujúce plánovanú kapacitu,
  - dodatočné opatrenia podľa dohody s manažérom siete.
-