II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 677/2011

ze dne 7. července 2011,

kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a kterým se mění nařízení (EU) č. 691/2010

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na článek 11 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) ([2]), a zejména na článek 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Cílem nařízení (ES) č. 551/2004 je podporovat v rámci společné dopravní politiky koncepci postupně více integrovaného provozního vzdušného prostoru a stanovit společné postupy navrhování, plánování a uspořádání, které zajistí účinný a bezpečný výkon uspořádání letového provozu. Funkce sítě by měly být zaměřeny na podporu iniciativ na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

(2) Funkce sítě by měly být „službami obecného zájmu" poskytovanými pro evropskou leteckou síť, které přispívají k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy zajištěním požadované úrovně výkonnosti, kompatibility a koordinace činností, včetně činností k zajištění optimálního využívání omezených zdrojů.

(3) Navrhováním evropské sítě tratí ATS a koordinací omezených zdrojů podle nařízení (ES) č. 551/2004 by neměla být dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a požadavky členských států, které se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany podle nařízení (ES) č. 549/2004.

(4) Politický a právní rámec pro tuto oblast vytváří rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 676/2002/ES ze dne 7. března 2002 o předpisovém rámci pro politiku rádiového spektra v Evropském společenství (rozhodnutí o rádiovém spektru) ([3]).

(5) Měl by být zřízen nezávislý a kvalifikovaný orgán (manažer struktury vzdušného prostoru) s cílem plnit úkoly nezbytné pro vykonávání funkcí sítě stanovených v nařízení (ES) č. 551/2004.

(6) Evropská síť tratí ATS by měla být navržena tak, aby optimalizovala jejich směrování od zahájení pojíždění na vzlet až do ukončení pojíždění po přistání („gate-to-gate") a aby bylo ve všech fázích letu přihlédnuto zejména k efektivnosti letů a aspektům životního prostředí.

(7) Činnost Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a organizace Eurocontrol v oblasti navrhování tratí, kmitočtu a správy kódů odpovídačů sekundárního přehledového radaru (SSR) je uznávána a měla by být použita jako základ při optimalizaci rozvoje a provozu sítě na úrovni Unie.

(8) Povinnosti členských států ve vztahu k ICAO týkající se navrhování tratí, kmitočtu a správy kódů odpovídačů SSR by se měly pro potřeby sítě účinněji dodržovat a plnit za koordinace a podpory manažera struktury vzdušného prostoru.

(9) Přidělování rádiového spektra se uskutečňuje v rámci Mezinárodní telekomunikační unie (ITU). Členské státy mají odpovědnost za prosazování požadavků civilního letectví a následné optimální využívání zdrojů přidělených pro všeobecný letový provoz.

(10) ICAO zpracovala pokyny týkající se funkce kódů odpovídačů SSR a rádiových kmitočtů a provozuje systém registrace přidělení kmitočtů pro účely všeobecného letového provozu v evropské oblasti ICAO, jehož fungování v současné době napomáhá organizace Eurocontrol.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.
([3]) Úř. věst. L 108, 24.4.2002, s. 1.

(11) Nařízení (ES) č. 551/2004 vyžaduje přijetí prováděcích pravidel pro koordinaci a harmonizaci procesů a postupů s cílem zlepšit výkonnost správy leteckých kmitočtů a základní funkci pro koordinaci včasné identifikace a řešení potřeb kmitočtů s cílem podpořit navrhování a provoz sítě.

(12) Protože uspořádání toku letového provozu (ATFM) je nedílnou součástí funkcí sítě, je nutný příslušný odkaz na nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu ([1]).

(13) Jelikož efektivnost správy sítě závisí na neprodleném zahájení funkcí sítě, členské státy už pověřily organizaci Eurocontrol prováděním ATFM.

(14) Je výhodné pověřit jeden subjekt koordinací různých funkcí sítě, aby byla na úrovni sítě zpracována jednotná krátkodobá a dlouhodobá optimalizační řešení v souladu s cíli výkonnosti. Funkce sítě by však měly být zajišťovány manažerem struktury vzdušného prostoru a na úrovni členských států a funkčních bloků vzdušného prostoru podle povinností stanovených tímto nařízením.

(15) Manažer struktury vzdušného prostoru by měl být spojen s aspekty plánů, opatření a výkonnosti v oblasti uspořádání letového provozu (ATM) na úrovni členských států nebo funkčních bloků vzdušného prostoru, zejména pokud lze očekávat, že to má, nebo pravděpodobně bude mít věcný dopad na výkonnost sítě.

(16) Události spojené s erupcí sopky Eyjafjallajökull v dubnu 2010 ukázaly potřebu vytvořit centrální subjekt, který by mohl převzít vedení v koordinaci řízení zmírňujících opatření na místní a regionální úrovni a na úrovni sítě, aby byla zajištěna včasná reakce na budoucí krizové situace, které ovlivňují letectví.

(17) Měla by existovat koordinace mezi funkcemi sítě a operacemi organizovanými na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

(18) Na vnitrostátní úrovni, na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a na úrovni sítě by měly proběhnout efektivní konzultace zúčastněných stran.

(19) Letiště, která jsou vstupními a výstupními body sítě, zásadním způsobem přispívají k celkové výkonnosti sítě; proto by funkce sítě měly být prostřednictvím střediska Unie pro sledování kapacity letišť spojeny s provozovateli letišť, kteří jednají jako pozemní koordinátoři s cílem optimalizovat kapacitu na zemi, a tím zvýšit celkovou kapacitu sítě.

([1]) Úř. věst. L 80, 26.3.2010, s. 10.

(20) Prováděním funkcí sítě by nemělo být dotčeno nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství ([2]).

(21) Vzhledem k řádnému zajištění efektivnosti vojenských operací má pro dosažení požadovaných cílů mimořádný význam civilně-vojenská spolupráce a koordinace. Ačkoli rozhodnutí týkající se obsahu, rozsahu nebo provádění vojenských operací a výcviku uskutečňovaného v rámci režimu operačního letového provozu nespadá do oblasti působnosti Unie, je v zájmu bezpečnosti a vzájemné efektivnosti třeba zohlednit rozhraní mezi uvedenými operacemi a operacemi, na které se vztahuje toto nařízení.

(22) Funkcemi sítě by neměl být dotčen článek 13 nařízení (ES) č. 549/2004, zaměřeného na zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů, ani uplatňování pružného užívání vzdušného prostoru podle článku 7 nařízení (ES) č. 551/2004.

(23) Funkce sítě by se měly zajišťovat nákladově efektivním způsobem, zejména by se mělo zamezit zdvojenému úsilí, a umožnit tak, aby tyto funkce byly v souvislosti s tímto nařízením zajišťovány na základě snížených, nebo přinejmenším nezvýšených finančních požadavků a požadavků na lidské zdroje v členských státech ve srovnání se situací před jmenováním manažera struktury vzdušného prostoru.

(24) Komise by měla zajistit odpovídající dohled na manažera struktury vzdušného prostoru.

(25) Bezpečnostní požadavky na funkce sítě musí být na srovnatelné úrovni s požadavky Evropské agentury pro bezpečnost letectví (Agentura) na poskytování letových navigačních služeb. Uvedené požadavky, jakož i požadavky na bezpečnostní dohled by měly být stanoveny.

(26) Zohlednění a zapojení třetích zemí do zřízení a provádění funkcí sítě by měla přispět k celoevropskému rozměru jednotného evropského nebe.

(27) Funkce sítě mohou být rozšířeny v souladu s článkem 6 nařízení (ES) č. 551/2004.

(28) Provádění funkcí sítě by mělo podléhat konkrétním výkonnostním cílům, které vyžadují změny nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb ([3]). Tyto konkrétní výkonnostní cíle mohou být dále rozvinuty na základě praktické zkušenosti s prováděním systému sledování výkonnosti.

([2]) Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.
([3]) Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.

(29) Nařízení (EU) č. 691/2010 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(30) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) v souladu s článkem 6 nařízení (ES) č. 551/2004 s cílem umožnit optimální využívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi a zajistit, aby uživatelé vzdušného prostoru mohli užívat upřednostňované tratě při současném zajištění co největšího přístupu ke vzdušnému prostoru a letovým navigačním službám.

2. Pro účely správy sítě se toto nařízení vztahuje zejména na členské státy, Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (EASA), uživatele vzdušného prostoru, poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letišť, koordinátory letištních časových intervalů a provozní organizace, a to na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

3. V souladu s čl. 1 odst. 3 nařízení (ES) č. 551/2004, a aniž je dotčen provoz státních letadel podle článku 3 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví, členské státy uplatňují toto nařízení ve vzdušném prostoru, který spadá do jejich pravomoci v oblastech ICAO EUR a ICAO AFI.

4. V souladu s článkem 13 nařízení (ES) č. 549/2004 toto nařízení nebrání členskému státu, aby uplatňoval opatření do té míry, do které jsou potřebná pro zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

Použijí se rovněž tyto definice:

1) „provozovatelem letiště“ se rozumí „řídící orgán letiště“ definovaný v čl. 2 písm. j) nařízení (EHS) č. 95/93;

2) „koordinátorem letištních časových intervalů“ se rozumí funkce zřízená na koordinovaných letištích podle nařízení (EHS) č. 95/93;

3) „navrhováním vzdušného prostoru“ se rozumí proces, který má přispět k dosažení výkonnostních cílů týkajících se sítě a zabezpečit potřeby uživatelů vzdušného prostoru a rovněž zajistit nebo zvýšit stanovenou úroveň bezpečnosti a zvýšit kapacitu vzdušného prostoru a environmentální výkonnost rozvojem a uplatňováním moderních navigačních schopností a technologií, zdokonalením sítí leteckých tratí a souvisejícího rozdělení na sektory, optimalizovaných struktur vzdušného prostoru a postupů ATM, které zvyšují kapacitu;

4) „vyhrazením vzdušného prostoru“ se rozumí definovaná část vzdušného prostoru dočasně vyhrazená pro výhradní nebo specifické užívání kategoriemi uživatelů;

5) „omezením vzdušného prostoru“ se rozumí definovaná část vzdušného prostoru, v jehož rámci se mohou různě a ve stanovených dobách vykonávat činnosti nebezpečné pro let letadla („nebezpečný prostor“); nebo vzdušný prostor, který se nachází nad pozemními prostory nebo mezinárodními vodami státu, ve kterém je let letadla omezen v souladu s určitými stanovenými podmínkami („omezený prostor“); nebo vzdušný prostor, který se nachází nad pozemními prostory nebo mezinárodními vodami státu, ve kterém je let letadla zakázán („zakázaný prostor“);

6) „strukturou vzdušného prostoru“ se rozumí specifická část vzdušného prostoru, navržená k zajištění bezpečného a optimálního provozu letadel;

7) „využíváním vzdušného prostoru“ se rozumí způsob, jakým je vzdušný prostor provozně používán;

8) „zástupcem uživatelů vzdušného prostoru“ se rozumí jakákoli právnická osoba či subjekt zastupující zájmy jedné nebo více kategorií uživatelů letových navigačních služeb;

9) „leteckým kmitočtovým pásmem“ se rozumí zápis do tabulky radiokomunikačního řádu ITU týkající se přidělení kmitočtů v daném kmitočtovém pásmu, v němž se přidělují kmitočty pro účely všeobecného letového provozu;

10) „sektorem řízení letového provozu (ATC)“ se rozumí stanovená část vzdušného prostoru, v němž mají přiřazení řídící letového provozu v danou dobu odpovědnost za poskytování ATC;

11) „tratí letových provozních služeb (tratí ATS)“ se rozumí definovaná část struktury vzdušného prostoru navržená k usměrňování toku provozu podle potřeb poskytování letových provozních služeb;

12) „civilně-vojenskou koordinací“ se rozumí koordinace mezi civilními a vojenskými orgány a složkami uspořádání letového provozu, která je nutná k zajištění bezpečného, účinného a harmonického využívání vzdušného prostoru;

13) „kondicionální tratí (CDR)“ se rozumí trať ATS, která je k dispozici pouze pro plánování letů a používání za stanovených podmínek;

14) „rozhodováním založeném na spolupráci“ se rozumí proces, v němž se přijímají rozhodnutí na základě trvalé součinnosti a konzultace s členskými státy, provozními uživateli a případně jinými subjekty;

15) „krizí sítě“ se rozumí stav neschopnosti poskytovat letové navigační služby na požadované úrovni, který vede k zásadní ztrátě kapacity sítě nebo výrazné nerovnováze mezi kapacitou sítě a poptávkou nebo k důležitému selhání toku informací v jedné nebo několika částech sítě po neobvyklé a nepředvídané situaci;

16) „plánem optimalizace evropské sítě tratí ATS“ se rozumí plán zpracovaný manažerem struktury vzdušného prostoru v koordinaci s provozními uživateli, který zahrnuje výsledek jejich provozních činností s ohledem na navrhování sítě tratí ATS v krátkodobém a střednědobém horizontu v souladu s obecnými zásadami strategického plánu sítě;

17) „vzdušným prostorem volných tratí“ se rozumí specifický vzdušný prostor, v němž uživatelé mohou volně plánovat své tratě mezi vstupním a výstupním bodem bez odkazu na síť tratí ATS;

18) „přidělením kmitočtu“ se rozumí oprávnění vydané členským státem k využívání rádiového kmitočtu nebo kmitočtového kanálu za stanovených podmínek;

19) „vlivem na síť“ se v souvislosti s funkcí rádiových kmitočtů stanovených v příloze II rozumí situace, kdy přidělení rádiových kmitočtů sníží, zamezí nebo přeruší činnost jednoho nebo více přidělení rádiových kmitočtů sítě, nebo zabrání optimálnímu využívání leteckých kmitočtových pásem v oblasti působnosti tohoto nařízení;

20) „vícenásobnými volbami tratí“ se rozumí stav, kdy uživatel vzdušného prostoru má možnost více než jedné volby směrování tratí v síti tratí ATS;

21) „třetími zeměmi“ se rozumí nečlenské státy, které jsou členy organizace Eurocontrol nebo které uzavřely dohodu s Unií o zavedení jednotného evropského nebe nebo které se účastní funkčního bloku vzdušného prostoru;

22) „manažerem struktury vzdušného prostoru“ se rozumí orgán zřízený podle článku 6 nařízení (ES) č. 551/2004 za účelem plnění povinností stanovených v uvedeném článku a v tomto nařízení;

23) „operačním plánem sítě“ se rozumí plán zpracovaný manažerem struktury vzdušného prostoru v koordinaci s provozními uživateli s cílem organizovat své provozní činnosti v krátkodobém a střednědobém horizontu v souladu s obecnými zásadami strategického plánu sítě. Pro navrhování evropské sítě tratí ATS (ERND), který tvoří zvláštní část operačního plánu sítě, zahrnuje plán optimalizace evropské sítě tratí ATS;

24) „strategickým plánem sítě“ se rozumí plán zpracovaný manažerem struktury vzdušného prostoru v souladu s evropským hlavním plánem ATM v koordinaci s členskými státy a provozními uživateli, který stanoví obecné zásady pro provoz sítě a jeho dlouhodobý výhled;

25) „provozní organizací“ se rozumí organizace odpovědná za poskytování inženýrských a technických služeb podporujících letové provozní, komunikační, navigační nebo přehledové služby;

26) „provozními požadavky“ se rozumí požadavky sítě z hlediska bezpečnosti, kapacity a efektivnosti;

27) „provozními uživateli“ se rozumí civilní a vojenští uživatelé vzdušného prostoru, civilní a vojenští poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé letišť, koordinátoři letištních časových intervalů, provozní organizace a všechny další skupiny zúčastněných stran, které se pro jednotlivé funkce považují za důležité;

28) „konfigurací sektorů“ se rozumí systém, který spojuje sektory, jež jsou sestaveny a mají nejlepší předpoklady pro plnění provozních požadavků a zajištění dostupnosti vzdušného prostoru;

29) „tratí požadovanou uživatelem“ se rozumí požadované směrování tratí ohlášené provozovatelem letadel ve fázi navrhování vzdušného prostoru za účelem plnění jeho potřeb.

KAPITOLA II

ORGANIZACE A USPOŘÁDÁNÍ FUNKCÍ SÍTĚ

Článek 3

Zřízení manažera struktury vzdušného prostoru

1. S cílem plnit úkoly nezbytné pro vykonávání funkcí stanovených v článku 6 nařízení (ES) č. 551/224 a v přílohách tohoto nařízení se zřizuje nezávislý a odborně způsobilý orgán (manažer struktury vzdušného prostoru).

2. Doba výkonu funkce manažera struktury vzdušného prostoru se shoduje s referenčními obdobími systému sledování výkonnosti stanovenými v čl. 7 odst. 1 nařízení (EU) č. 691/2010. Je dostatečně dlouhá, aby se provádění těchto funkcí mohlo náležitě rozvinout. Není kratší než dvě referenční období a lze ji prodloužit.

3. Manažer struktury vzdušného prostoru je jmenován formou rozhodnutí Komise po konzultaci s Výborem pro jednotné nebe v souladu s čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004 a nejpozději tři měsíce po přijetí tohoto nařízení. Rozhodnutí obsahuje podmínky jmenování, včetně financování a podmínek jeho odvolání. Komise posoudí soulad s těmito podmínkami na konci každého referenčního období uvedeného v odstavci 2.

4. Manažer struktury vzdušného prostoru plní tyto funkce:

a) navrhování evropské sítě tratí ATS podle ustanovení přílohy I;

b) koordinace omezených zdrojů, zejména:

i) rádiové kmitočty v rámci leteckých kmitočtových pásem používaných všeobecným letovým provozem podle ustanovení přílohy II,

ii) kódy odpovídačů SSR podle ustanovení přílohy III.

Podle čl. 6 odst. 3 nebo odst. 4 písm. c) nařízení (ES) č. 551/2004 může Komise přidávat manažerovi struktury vzdušného prostoru další funkce.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru plní rovněž funkci ATFM uvedenou v čl. 6 odst. 6 nařízení (ES) č. 551/2004 a v nařízení (EU) č. 255/2010.

Článek 4

Úkoly manažera struktury vzdušného prostoru

1. Za účelem vykonávání funkcí uvedených v článku 3 plní manažer struktury vzdušného prostoru tyto úkoly s ohledem na trvalé zlepšování provozu sítě v jednotném evropském nebi, které přispívají k plnění výkonnostních cílů celé Evropské unie stanovených v nařízení (EU) č. 691/2010, a zejména:

a) zpracování, udržování a provádění strategického plánu sítě uvedeného v článku 5 v souladu se systémem sledování výkonnosti stanoveným v nařízení (EU) č. 691/2010 a evropským hlavním plánem ATM a s přihlédnutím k relevantním plánům letové navigace ICAO;

b) podrobný popis strategického plánu sítě za pomoci operačního plánu sítě dále upřesněného v článku 6, který se zabývá zejména výkonnostními cíli celé Evropské unie pokrývající tříletá až pětiletá, roční, sezónní, týdenní a denní období;

c) zpracování integrovaného návrhu evropské sítě tratí ATS podle ustanovení přílohy I;

d) zajištění základní funkce pro koordinaci rádiových kmitočtů požadované v čl. 6 odst. 4 písm. b) nařízení (ES) č. 551/2004 a stanovené v příloze II tohoto nařízení;

e) koordinace zlepšení procesu přidělování kódů odpovídačů SSR stanoveného v příloze III;

f) organizace uspořádání a provozu funkcí, a zejména plnění povinností centrálního stanoviště ATFM;

g) zajištění jednotného a koordinovaného přístupu ke všem plánovacím a provozním činnostem sítě, včetně sledování a zlepšování její celkové výkonnosti;

h) poskytování podpory pro řešení krizí sítě;

i) podpora různých provozních uživatelů při výkonu povinností, které jsou jim uloženy, při zavádění systémů a postupů uspořádání letového provozu a/nebo letových navigačních služeb (ATM/ANS) v souladu s evropským hlavním plánem ATM;

j) poskytování podpory subjektům, které jsou pověřeny šetřením nehod a incidentů v civilním letectví nebo analýzou jejich výskytu podle požadavků těchto subjektů, v rámci oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ([1]);

k) zajištění koordinace s jinými oblastmi a třetími zeměmi, které se nepodílejí na činnosti manažera struktury vzdušného prostoru.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru přispívá k provádění systému sledování výkonnosti v souladu s nařízením (EU) č. 691/2010.

3. Manažer struktury vzdušného prostoru za účelem plnění svých úkolů zajistí toto:

a) dostupnost, provoz a sdílení nástrojů, procesů a jednotných údajů na podporu procesu rozhodování založeného na spolupráci na úrovni sítě, mimo jiné včetně zpracování letových plánů a systémů správy údajů;

b) usnadnění a koordinaci mezi provozními uživateli a podporu těchto uživatelů při zavádění a provádění plánů a souvisejících opatření sítě po rozhodnutí založeném na spolupráci;

c) vhodnou provozní koordinaci, a rovněž optimalizaci, interoperabilitu a vzájemnou propojenost v rámci své oblasti působnosti;

d) koordinaci návrhů na změny příslušných dokumentů ICAO týkajících se funkcí sítě;

e) podávání zpráv podle článku 20 o všech aspektech operační výkonnosti, včetně omezených zdrojů;

f) vhodné propojení s jinými druhy dopravy.

4. Na žádost Komise nebo Agentury manažer struktury vzdušného prostoru vyhoví požadavkům *ad hoc* na informace, konzultaci, analýzu nebo jiné podobné vedlejší úkoly spojené s různými funkcemi.

Článek 5

Strategický plán sítě

1. Manažer struktury vzdušného prostoru za účelem řízení svého dlouhodobého výhledu zpracovává, spravuje a provádí strategický plán sítě, který je v souladu s referenčním obdobím stanoveným v čl. 7 odst. 1 nařízení (EU) č. 691/2010. Ten obsahuje plán výkonnosti a výkonnostní cíle na příští referenční období a uvádí výhled na další referenční období.

2. Strategický plán sítě poskytuje informace uvedené v příloze IV.

3. Strategický plán sítě se zaměřuje na dosažení výkonnostních cílů pro funkce sítě stanovených v nařízení (EU) č. 691/2010.

([1]) Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35.

4. Strategický plán sítě je podle potřeby aktualizován.

Článek 6

Operační plán sítě

1. Za účelem provádění strategického plánu sítě na provozní úrovni zpracuje manažer struktury vzdušného prostoru podrobný operační plán sítě.

2. Operační plán sítě poskytuje informace uvedené v příloze V.

3. Operační plán sítě stanoví zejména opatření k dosažení výkonnostních cílů celé Evropské unie stanovených v nařízení (EU) č. 691/2010, pokrývající tříleté až pětileté, roční, sezónní, týdenní a denní období.

4. Operační plán sítě zahrnuje vojenské požadavky, pokud je členské státy stanoví.

5. Operační plán sítě obsahuje plán optimalizace evropské sítě tratí ATS a rovnocenný plán pro rádiové kmitočty a kódy odpovídačů SSR.

6. Operační plán sítě identifikuje provozní omezení, úzká místa, opatření pro zlepšení a řešení pro nápravu nebo zmírnění.

7. Poskytovatelé letových navigačních služeb, funkční bloky vzdušného prostoru a provozovatelé letišť zajistí, aby jejich operační plány byly v souladu s operačním plánem sítě. Soudržnost operačního plánu sítě zajistí manažer struktury vzdušného prostoru.

8. Operační plán sítě je aktualizován v pravidelných intervalech s přihlédnutím k veškerému důležitému vývoji v potřebách a požadavcích funkcí sítě.

Článek 7

Pravomoci manažera struktury vzdušného prostoru

1. Aniž jsou dotčeny povinnosti členských států, manažer struktury vzdušného prostoru při plnění svých úkolů přijímá jednotlivá opatření vyplývající z procesu rozhodování založeného na spolupráci. Strany, jichž se tato opatření týkají, je provedou.

2. Pokud povinnosti členského státu zamezují přijetí uvedených jednotlivých opatření, manažer struktury vzdušného prostoru se s takovým případem obrátí na Komisi, která jej dále zváží.

3. Manažer struktury vzdušného prostoru doporučuje také opatření k dalším otázkám, které si vyžaduje výkonnost sítě.

4. Manažer struktury vzdušného prostoru přijímá ve své oblasti působnosti opatření, jejichž cílem je zajistit, aby v celé Evropské unii byly splněny příslušné výkonnostní cíle uvedené v článku 9 nařízení (EU) č. 691/2010.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru sbírá, sjednocuje a analyzuje všechny důležité údaje uvedené v přílohách I až VI. Na požádání poskytne tyto údaje Komisi, Agentuře nebo orgánu pro kontrolu výkonnosti podle ustanovení nařízení (EU) č. 691/2010.

Článek 8

Vztahy s provozními uživateli

1. Manažer struktury vzdušného prostoru sítě za účelem plnění svých úkolů sledování a zlepšování celkové výkonnosti sítě zpracuje ve spolupráci s provozními uživateli příslušná pracovní ujednání stanovená v článku 15.

2. Provozní uživatelé zajistí, aby opatření prováděná na místní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru byla slučitelná s opatřeními přijatými v rámci procesu rozhodování založeného na spolupráci na úrovni sítě.

3. Provozní uživatelé poskytnou manažerovi struktury vzdušného prostoru příslušné údaje uvedené v přílohách I až VI, přičemž dodrží všechny termíny a požadavky na úplnost nebo přesnost dohodnuté s manažerem struktury vzdušného prostoru pro jejich dodání.

4. Provozní uživatelé, jichž se týkají jednotlivá opatření přijatá manažerem struktury vzdušného prostoru podle čl. 7 odst. 1, mohou požádat o jejich revizi do pěti pracovních dní od jejich přijetí. Žádostí o revizi není platnost jednotlivých opatření pozastavena.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru potvrdí nebo upraví dotyčná opatření do pěti pracovních dní nebo v případě krize sítě do 48 hodin.

Článek 9

Vztahy s členskými státy

1. Manažer struktury vzdušného prostoru při plnění svých úkolů náležitě přihlédne k povinnostem členských států.

2. Členské státy informují manažera struktury vzdušného prostoru, pokud jejich svrchovanost a povinnosti zamezují přijetí jednotlivých opatření podle čl. 7 odst. 1.

3. Jsou-li členské státy zapojeny do provozních otázek týkajících se funkcí sítě, podílejí se na procesu rozhodování založeném na spolupráci a výsledky dohodnuté v tomto procesu uplatní na vnitrostátní úrovni.

Článek 10

Vztahy s funkčními bloky vzdušného prostoru

1. Členské státy zajistí úzkou spolupráci a koordinaci mezi funkčními bloky vzdušného prostoru a manažerem struktury vzdušného prostoru, jako například na úrovni strategického plánování a taktického uspořádání každodenního toku a kapacity.

2. S cílem usnadnit vzájemnou provozní propojenost mezi funkčními bloky vzdušného prostoru manažer struktury vzdušného prostoru v těsné spolupráci se všemi funkčními bloky vzdušného prostoru vytvoří harmonizované procesy, postupy a rozhraní, včetně změn aspektů, které se týkají jeho činností.

3. Členské státy, které spolupracují v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru, zajistí zformování jednotných názorů na funkce sítě.

4. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří spolupracují v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru, zajistí zformování jednotných názorů na provozní otázky funkcí sítě.

5. Před vytvořením funkčního bloku vzdušného prostoru spolupracují členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb takovým způsobem, aby byly zformovány jednotné názory na aspekty týkající se činností manažera struktury vzdušného prostoru.

Článek 11

Civilně-vojenská spolupráce

1. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí zavedení vhodných opatření s cílem umožnit a podpořit odpovídající koordinaci s vnitrostátními vojenskými orgány.

2. Členské státy zajistí příslušné zapojení vojenského sektoru do všech činností týkajících se funkcí sítě.

3. Členské státy zajistí odpovídající zastoupení poskytovatelů vojenských letových navigačních služeb a vojenských uživatelů vzdušného prostoru ve všech provozních pracovních a konzultačních ujednáních stanovených manažerem struktury vzdušného prostoru.

4. Funkce navrhování evropské sítě tratí ATS se vykonává, aniž jsou dotčena vyhrazení nebo omezení části vzdušného prostoru pro výhradní nebo specifické používání členskými státy. Manažer struktury vzdušného prostoru podporuje a koordinuje dostupnost kondicionálních tratí vedoucích přes tyto oblasti v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 ([1]).

Článek 12

Obecné požadavky na funkce sítě

Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby byly splněny obecné požadavky na funkce sítě stanovené v příloze VI. Tyto požadavky se použijí od data přijetí rozhodnutí o jmenování a manažer struktury vzdušného prostoru je splní během dvanácti měsíců od tohoto data.

KAPITOLA III

USPOŘÁDÁNÍ FUNKCÍ SÍTĚ

Článek 13

Rozhodování založené na spolupráci

1. Funkce sítě jsou uspořádány pomocí rozhodování založeného na spolupráci.

2. Proces rozhodování založeného na spolupráci zahrnuje:

a) proces konzultací stanovený v článku 14;

b) podrobná pracovní ujednání a provozní procesy stanovené v článku 15.

3. Manažer struktury vzdušného prostoru s cílem přijmout opatření týkající se uspořádání funkcí sítě a sledovat jejich výkonnost zřídí Radu pro uspořádání struktury vzdušného prostoru, stanovenou v článku 16.

4. Zjistí-li manažer struktury vzdušného prostoru, že mu v činnosti brání jedna nebo více stran, bude záležitost postoupena Radě pro uspořádání struktury vzdušného prostoru.

Článek 14

Proces konzultací

1. Bude vytvořen proces za účelem uspořádání vhodných a pravidelných konzultací členských států a provozních uživatelů.

2. Konzultace se zaměří na podrobná pracovní ujednání stanovená v článku 15, na strategický plán sítě, operační plán sítě, pokrok v provádění plánů, zprávy pro Komisi a případně na provozní otázky.

3. Proces konzultací se může odlišovat v závislosti na povaze jednotlivých funkcí sítě. Podle potřeby budou zapojeny členské státy, aby se zajistila možnost řešení regulačních otázek.

4. Nejsou-li zúčastněné strany spokojeny s konzultací, otázka se předá nejdřív ke konzultaci na úrovni jednotlivých funkcí. Nelze-li na úrovni jednotlivých funkcí dosáhnout řešení otázky, záležitost se postoupí k rozhodnutí Radě pro uspořádání struktury vzdušného prostoru.

Článek 15

Podrobná pracovní ujednání a provozní procesy

1. Manažer struktury vzdušného prostoru zpracuje podrobná pracovní ujednání a provozní procesy s cílem řešit aspekty plánování a provozu, zejména s přihlédnutím ke specifičnosti a požadavkům jednotlivých funkcí sítě uvedeným v přílohách I až VI tohoto nařízení.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby podrobná pracovní ujednání a provozní procesy obsahovaly pravidla o oznamování dotyčným zainteresovaným stranám.

3. Tato podrobná pracovní ujednání a provozní procesy musí dodržovat zásadu oddělení poskytovaných služeb a regulačních otázek a zajistit, aby v případě potřeby byly zapojeny členské státy.

Článek 16

Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru

1. Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru odpovídá za:

a) schválení strategického plánu sítě před jeho přijetím v souladu s čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004;

b) schválení tříletých až pětiletých a ročních operačních plánů sítě;

([1]) Úř. věst. L 342, 24.12.2005, s. 20.

c) schválení procesů rozhodování založeného na spolupráci, procesů konzultací a také podrobných pracovních ujednání a provozních procesů pro funkce sítě po získání kladného stanoviska Výboru pro jednotné nebe;

d) schválení jednacího řádu koordinační krizové jednotky pro evropské letectví, stanovené v čl. 18 odst. 4, po získání kladného stanoviska Výboru pro jednotné nebe;

e) sledování pokroku v provádění plánů a řešení všech možných odchylek od původních plánů;

f) sledování procesu konzultací s provozními uživateli;

g) sledování činností týkajících se uspořádání funkcí sítě;

h) sledování činností manažera struktury vzdušného prostoru týkajících se krizí sítě;

i) schvalování výroční zprávy uvedené v článku 20. Uvedená zpráva kromě jiného obsahuje provádění strategického plánu sítě a operačního plánu sítě;

j) řešení otázek, které nebyly vyřešeny na úrovni jednotlivých funkcí sítě;

k) posuzování, zda manažer struktury vzdušného prostoru má potřebnou odbornou způsobilost a zdroje a zda je dostatečně nestranný k nezávislému plnění úkolů, které mu byly uloženy, včetně ochrany, odpovědnosti a opatření pro řešení pohotovostí;

l) schvalování ročního rozpočtu manažera struktury vzdušného prostoru po získání kladného stanoviska Výboru pro jednotné nebe;

m) schvalování svého jednacího řádu, po získání kladného stanoviska Výboru pro jednotné nebe;

n) řešení všech dalších otázek, které bude považovat za důležité.

2. V Radě pro uspořádání struktury vzdušného prostoru mají hlasovací právo tito členové:

a) jeden zástupce poskytovatelů letových navigačních služeb na každý funkční blok vzdušného prostoru, zřízený nebo zřizovaný, s celkovým počtem čtyř hlasů pro všechny poskytovatele letových navigačních služeb;

b) čtyři zástupci komerčních a nekomerčních civilních uživatelů vzdušného prostoru;

c) dva zástupci provozovatelů letišť;

d) dva zástupci vojenského sektoru jako poskytovatelé letových navigačních služeb a uživatelé vzdušného prostoru.

3. Členy Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru jsou rovněž:

a) předseda jmenovaný na základě odborné způsobilosti a zkušeností na návrh Komise, který vychází zejména z návrhů členů Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru s hlasovacím právem, a po získání kladného stanoviska Výboru pro jednotné nebe;

b) jeden zástupce Komise;

c) jeden zástupce organizace Eurocontrol;

d) jeden zástupce manažera struktury vzdušného prostoru.

4. Členové mají náhradníka.

5. Členové Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru s hlasovacím právem jsou jmenováni na návrh své organizace po získání kladného stanoviska Výboru pro jednotné nebe.

6. Komise může jmenovat nezávislé a uznávané odborníky jako poradce, kteří vystupují jako soukromé osoby a zastupují širokou škálu oborů zahrnujících hlavní aspekty funkcí sítě. Státy, které se podílejí na činnosti manažera struktury vzdušného prostoru, navrhnou za tímto účelem kandidáty.

7. Členové uvedení v odst. 3 písm. a), b) a c) mají právo odmítnout návrhy, které mají dopad na:

a) svrchovanost a povinnosti členských států, zejména ty, jež se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany podle ustanovení článku 13 nařízení (ES) č. 549/2004;

b) slučitelnost činností Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru se záměry a cíli tohoto nařízení;

c) nestrannost a jmění Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru.

8. Dokumenty uvedené v odstavci 1 přijímá Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru prostou většinou členů s hlasovacím právem.

9. Nelze-li dosáhnout dohody o řešení otázek důležitých pro síť, Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru postoupí záležitost Komisi k dalšímu řízení. Komise o tom uvědomí Výbor pro jednotné nebe.

Článek 17

Úloha Výboru pro jednotné nebe

1. Manažer struktury vzdušného prostoru postoupí regulační otázky Komisi, která o nich uvědomí Výbor pro jednotné nebe.

2. Výbor pro jednotné nebe sdělí stanovisko:

a) ke jmenování manažera struktury vzdušného prostoru;

b) ke jmenování předsedy Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru;

c) ke jmenování členů Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru s hlasovacím právem;

d) k jednacímu řádu Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru;

e) ke strategickému plánu sítě, a zejména k cílům tohoto plánu v raném stadiu;

f) k ročnímu rozpočtu manažera struktury vzdušného prostoru;

g) k jednacímu řádu koordinační krizové jednotky pro evropské letectví;

h) k procesům rozhodování založeného na spolupráci, procesům konzultací a také podrobným pracovním ujednáním a provozním procesům pro funkce sítě.

3. Výbor pro jednotné nebe může Komisi poskytnout poradenství, když Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru není schopna dosáhnout dohody o řešení otázek důležitých pro síť.

KAPITOLA IV

ŘEŠENÍ KRIZÍ SÍTĚ

Článek 18

Zřízení koordinační krizové jednotky pro evropské letectví

1. Řešení krizí sítě je podpořeno zřízením koordinační krizové jednotky pro evropské letectví (EACCC – European Aviation Crisis Coordination Cell).

2. Stálí členové jednotky EACCC jsou složeni z jednoho zástupce členského státu, který vykonává předsednictví Rady, jednoho zástupce Komise, jednoho zástupce Agentury, jednoho zástupce organizace Eurocontrol, jednoho zástupce vojenského sektoru, jednoho zástupce poskytovatelů letových navigačních služeb, jednoho zástupce letišť a jednoho zástupce uživatelů vzdušného prostoru.

3. Složení jednotky EACCC může být případ od případu rozšířeno o odborníky v závislosti na povaze konkrétní krize.

4. Jednotka EACCC připraví svůj jednací řád, který přijme Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru zpřístupní zdroje potřebné ke zřízení a činnosti jednotky EACCC.

Článek 19

Povinnosti manažera struktury vzdušného prostoru a jednotky EACCC

1. Manažer struktury vzdušného prostoru v součinnosti s členy jednotky EACCC odpovídá za zahájení a ukončení činnosti jednotky EACCC.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru za podpory jednotky EACCC odpovídá za:

a) koordinaci řízení reakce na krizi sítě v souladu s jednacím řádem jednotky EACCC, která zahrnuje úzkou spolupráci s odpovídajícími strukturami v členských státech;

b) podpora aktivace a koordinace pohotovostních plánů na úrovni členských států;

c) zpracování zmírňujících opatření na úrovni sítě s cílem zabezpečit poskytnutí včasné reakce na tyto krizové situace sítě, aby byl chráněn a zajištěn nepřetržitý a bezpečný provoz sítě. Manažer struktury vzdušného prostoru za tímto účelem:

   i) 24 hodin sleduje situaci v síti s ohledem na krize sítě,

   ii) zajišťuje účinnou správu informací a komunikaci rozesíláním přesných, včasných a úplných údajů za účelem podpory uplatňování zásad a postupů řízení rizik v procesech rozhodování,

   iii) usnadňuje organizovaný sběr a centralizované ukládání těchto údajů;

d) v případě potřeby upozorňovat Komisi, Agenturu nebo členské státy na možnosti další podpory zmírnění krize, včetně kontaktů s provozovateli jiných druhů dopravy, kteří mohou určit a uskutečnit intermodální řešení;

e) sledovat a podávat zprávy o obnově a udržitelnosti sítě.

KAPITOLA V

SLEDOVÁNÍ, PODÁVÁNÍ ZPRÁV A DOHLED

Článek 20

Sledování a podávání zpráv

1. Manažer struktury vzdušného prostoru stanoví postup průběžného sledování:

a) operační výkonnosti sítě;

b) přijatých opatření a výsledku výkonnosti dosaženého provozními uživateli a státy;

c) účinnosti a efektivnosti každé funkce, na kterou se vztahuje toto nařízení.

2. Průběžným sledováním se zjišťuje jakékoliv možná odchylka od strategického plánu sítě a operačních plánů sítě. Manažeru struktury vzdušného prostoru při tomto úkolu pomáhají provozní uživatelé, mimo jiné zejména poskytováním údajů.

3. Manažer struktury vzdušného prostoru předkládá každý rok Komisi a Agentuře zprávu o opatřeních přijatých ke splnění svých úkolů. Zpráva se zabývá jednotlivými funkcemi sítě a také celkovou situací v síti a je úzce propojena s obsahem strategického plánu sítě a operačním plánem sítě. Komise o tom uvědomí Výbor pro jednotné nebe.

Článek 21

Dohled nad manažerem struktury vzdušného prostoru

Komise, jíž je nápomocna Agentura v záležitostech týkajících se bezpečnosti, zajistí dohled nad manažerem struktury vzdušného prostoru, zejména pokud jde o požadavky obsažené v tomto nařízení a v jiných právních předpisech Unie. Komise podává Výboru pro jednotné nebe každý rok nebo na zvláštní požádání zprávu.

KAPITOLA VI

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 22

Vztahy s třetími zeměmi

Na činnosti manažera struktury vzdušného prostoru se mohou podílet třetí země spolu se svými provozními uživateli.

Článek 23

Financování manažera struktury vzdušného prostoru

Členské státy přijmou nezbytná opatření k financování funkcí sítě, kterými byl pověřen manažer struktury vzdušného prostoru, na základě poplatků za letové navigační služby. Manažer struktury vzdušného prostoru stanoví své náklady transparentním způsobem.

Článek 24

Odpovědnost

Manažer struktury vzdušného prostoru uzavře ujednání pro krytí odpovědnosti vyplývající z plnění jeho úkolů. Využitý způsob poskytování krytí musí odpovídat příslušné potenciální ztrátě a škodě, a to s ohledem na právní postavení manažera struktury vzdušného prostoru a na úroveň krytí komerčního pojištění, které je k dispozici.

Článek 25

Přezkum

Komise přezkoumá účinnost vykonávání funkcí sítě nejpozději do 31. prosince 2013 a poté v pravidelných intervalech s náležitým přihlédnutím k referenčním obdobím pro systém sledování výkonnosti stanoveným v nařízení (EU) č. 691/2010.

Článek 26

Změny nařízení (EU) č. 691/2010

Nařízení (EU) č. 691/2010 se mění takto:

1) V čl. 3 odst. 3 se vkládá nové písmeno m), které zní:

„m) posuzování plánu výkonnosti manažera struktury vzdušného prostoru, včetně jeho souladu s výkonnostními cíli celé Evropské unie.“

2) Vkládá se nový článek 5a, který zní:

„*Článek 5a*

Manažer struktury vzdušného prostoru

1. Manažer struktury vzdušného prostoru zřízený článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (*) plní v souvislosti se systémem sledování výkonnosti tyto úkoly:

a) podporovat Komisi zajištěním příslušných vstupních údajů pro přípravu výkonnostních cílů celé Evropské unie před referenčními obdobími a pro sledování během referenčního období. Manažer struktury vzdušného prostoru zejména upozorní Komisi na každé podstatné a přetrvávající snížení operační výkonnosti;

b) v souladu s čl. 20 odst. 5 poskytovat Komisi přístup ke všem údajům uvedeným v příloze IV;

c) podporovat členské státy a poskytovatele letových navigačních služeb v dosahování jejich výkonnostního cíle během referenčních období;

d) zpracovat plán výkonnosti, který se přijímá v rámci strategického plánu sítě před začátkem každého referenčního období. Tento plán výkonnosti je veřejný a:

i) obsahuje výkonnostní cíl v oblasti životního prostředí, který je v souladu s výkonnostním cílem celé Evropské unie pro celé referenční období, s ročními hodnotami používanými pro účely sledování,

ii) obsahuje výkonnostní cíle pro další příslušné klíčové oblasti výkonnosti, které jsou v souladu s výkonnostními cíli celé Evropské unie pro celé referenční období, s ročními hodnotami používanými pro účely sledování,

iii) obsahuje popis opatření plánovaných za účelem splnění cílů,

iv) v případě potřeby nebo v případě rozhodnutí Komise obsahuje další klíčové ukazatele výkonnosti a cíle.

(*) Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s 1“

3) V článku 17 se vkládá odstavec 2a, který zní:

„2a. Komise sleduje provádění plánu výkonnosti manažera struktury vzdušného prostoru. Nejsou-li cíle během referenčního období plněny, Komise uplatní příslušná opatření stanovená v plánu výkonnosti s cílem situaci napravit. Za tímto účelem se použijí roční hodnoty uvedené v plánu výkonnosti.“

4) V příloze III se body 3 a 4 nahrazují tímto:

„3. **Životní prostředí**

Navrhování tratě: Nepoužije se během prvního referenčního období. Během druhého referenčního období posouzení postupu navrhování tratě použitého v plánu výkonnosti a jeho soulad s postupem zpracování plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS sestaveného manažerem struktury vzdušného prostoru.

4. **Kapacita**

Úroveň zpoždění: Porovnání očekávaného zdržení na trati z důvodů ATFM použitého v plánech výkonnosti s referenční hodnotou poskytnutou postupem plánování kapacity organizací Eurocontrol a v operačním plánu sítě manažera struktury vzdušného prostoru.“

Článek 27

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 7. července 2011.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA I

FUNKCE NAVRHOVÁNÍ EVROPSKÉ SÍTĚ TRATÍ ATS (ERND)

ČÁST A

Cíl

1. Cílem funkce ERND je:

   a) plnit plán optimalizace evropské sítě tratí ATS pro bezpečnou a efektivní činnost letového provozu s náležitým zohledněním vlivu na životní prostředí;

   b) v rámci plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS usnadnit rozvoj struktury vzdušného prostoru, která zajišťuje požadovanou úroveň bezpečnosti, kapacity, pružnosti, schopnosti reagovat, výkonnosti v oblasti životního prostředí a plynulého poskytování pohotových letových navigačních služeb s náležitým ohledem na bezpečnost a potřeby obrany;

   c) zajistit vzájemnou regionální propojenost a interoperabilitu evropské sítě tratí ATS v rámci oblasti EUR ICAO a s přilehlými oblastmi ICAO.

2. Zpracování plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS se opírá o proces rozhodování založeného na spolupráci. Plán optimalizace evropské sítě tratí ATS tvoří součást operačního plánu sítě specifickou pro ERND a představuje podrobná pravidla, kterými se provádí část strategického plánu sítě týkající se ERND.

3. Členské státy jsou nadále odpovědné za podrobné zpracování, schválení a zřízení struktur vzdušného prostoru pro vzdušný prostor spadající do jejich pravomoci.

ČÁST B

Zásady plánování

1. Aniž je dotčena svrchovanost členských států nad vzdušným prostorem a požadavky členských států, které se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany, manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy, třetí země, uživatelé vzdušného prostoru, funkční bloky vzdušného prostoru a poskytovatelé letových navigačních služeb zpracují v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru nebo samostatně plán optimalizace evropské sítě tratí ATS prostřednictvím procesu rozhodování založeného na spolupráci, přičemž použijí zásady navrhování vzdušného prostoru stanovené v této příloze. Plán optimalizace evropské sítě tratí ATS plní výkonnostní cíle stanovené pro manažera struktury vzdušného prostoru v systému sledování výkonnosti.

2. Proces rozhodování založeného na spolupráci je podporován příslušnými trvalými podrobnými pracovními ujednáními, která na odborné úrovni sjedná manažer struktury vzdušného prostoru za účasti všech zúčastněných stran. Konzultační činnost se uskutečňuje v intervalech, které odrážejí potřeby funkce navrhování evropské sítě tratí ATS.

3. Aby manažer struktury vzdušného prostoru a členské státy zajistili příslušné propojení plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, zapojí do procesu rozhodování založeného na spolupráci třetí země v souladu s článkem 22. Mezi manažerem struktury vzdušného prostoru a jeho podrobnými pracovními ujednáními na odborné úrovni je zajištěna odpovídající spolupráce, která podporuje na jedné straně zpracování plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS a na druhé straně příslušná pracovní ujednání ICAO na odborné úrovni zahrnující zlepšení sítě tratí ATS na rozhraní.

4. Plán optimalizace evropské sítě tratí ATS je průběžný plán, který odráží všechny prvky nezbytné k zajištění toho, aby evropský vzdušný prostor byl navržen jako jediný subjekt a aby plnil příslušné výkonnostní cíle.

5. Uvedený plán zahrnuje:

   a) společné obecné zásady doplněné technickými specifikacemi pro navrhování vzdušného prostoru;

   b) požadavky na vojenský vzdušný prostor;

   c) dohodnutou evropskou síť tratí ATS a pokud možno strukturu vzdušného prostoru volných tratí navrženou tak, aby splňovala požadavky všech uživatelů, s podrobnostmi zahrnujícími všechny návrhy na změny vzdušného prostoru;

d) síť tratí ATS a pravidla používání a dostupnost vzdušného prostoru volných tratí;

e) údaje o doporučeném rozdělení ATC na sektory ve prospěch struktury vzdušného prostoru ATS, které navrhují, o němž rozhodují a které provádějí členské státy;

f) pokyny k uspořádání vzdušného prostoru;

g) podrobný časový plán rozvoje;

h) kalendářní plán pro společný cyklus zveřejňování a provádění prostřednictvím operačního plánu sítě;

i) přehled o aktuální a očekávané situaci v síti, včetně předpokládané výkonnosti na základě platných a dohodnutých plánů.

6. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí příslušná ujednání ve všech činnostech, aby v procesu rozhodování založeného na spolupráci byla umožněna civilně-vojenská koordinace.

7. Manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy, funkční bloky vzdušného prostoru a poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru nebo samostatně souvislé začlenění schválených projektů navrhování vzdušného prostoru dohodnutých v procesu rozhodování založeném na spolupráci do plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS.

8. Členské státy a funkční bloky vzdušného prostoru zajistí, aby projekty navrhování vzdušného prostoru na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru byly před svým provedením slučitelné a v souladu s plánem optimalizace evropské sítě tratí ATS a aby byly koordinovány se státy, které jsou jimi dotčeny, a s manažerem struktury vzdušného prostoru.

9. Údaje týkající se změn projektů, které si vyžadují kontrolu slučitelnosti a které musí být zpřístupněny manažerovi struktury vzdušného prostoru, mimo jiné zahrnují:

a) změny uspořádání tratí;

b) změny směrování tratí;

c) změny účelu tratí;

d) popis vzdušného prostoru volných tratí, včetně souvisejících pravidel používání;

e) pravidla používání a dostupnost tratí;

f) změny svislé nebo vodorovné hranice sektoru;

g) doplnění nebo odstranění důležitých bodů;

h) změny přeshraničního využívání vzdušného prostoru;

i) změny souřadnic důležitých bodů;

j) změny ovlivňující přenos dat;

k) změny ovlivňující údaje uveřejněné v leteckých informačních příručkách;

l) změny ovlivňující koordinační dohody, pokud jde o navrhování a využívání vzdušného prostoru.

10. Manažer struktury vzdušného prostoru a členské státy v souvislosti s touto přílohou zpracují v procesu rozhodování založeného na spolupráci společné návrhy na změnu příslušných dokumentů ICAO. Zejména v případě změn dokumentů ICAO týkajících se tratí ATS nad volným mořem použijí členské státy příslušné koordinační postupy ICAO.

11. Manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy, uživatelé vzdušného prostoru, provozovatelé letišť, funkční bloky vzdušného prostoru a poskytovatelé letových navigačních služeb soustavně přezkoumávají v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru nebo samostatně prostřednictvím procesu rozhodování založeném na spolupráci plán optimalizace evropské sítě tratí ATS s cílem zohlednit nové nebo měnící se požadavky na vzdušný prostor. Přitom je zajišťována trvalá koordinace s vojenskými orgány.

ČÁST C

Zásady navrhování vzdušného prostoru

1. Při zpracování plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy, třetí země, funkční bloky vzdušného prostoru a poskytovatelé letových navigačních služeb dodržují v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru nebo samostatně prostřednictvím procesu rozhodování založeném na spolupráci tyto zásady navrhování vzdušného prostoru:

   a) zřízení a konfigurace struktur vzdušného prostoru jsou založeny na provozních požadavcích bez ohledu na vnitrostátní hranice nebo hranice funkčních bloků vzdušného prostoru či hranice letové informační oblasti (FIR) a nejsou nutně vázány na předěl mezi horním a spodním vzdušným prostorem;

   b) navrhování struktur vzdušného prostoru je transparentní proces, z něhož jsou patrná přijatá rozhodnutí a v němž lze tato rozhodnutí zdůvodnit tím, že byly zohledněny požadavky všech uživatelů a zároveň uvedena do souladu hlediska bezpečnosti, kapacity a životního prostředí a že bylo náležitě přihlédnuto k potřebám vojenské a národní bezpečnosti;

   c) současná a předpokládaná poptávka po provozu na úrovni sítě a na místní úrovni a výkonnostní cíle jsou vstupními údaji pro plán optimalizace evropské sítě tratí ATS s ohledem na uspokojování potřeb hlavních dopravních toků a letišť;

   d) zajištění svislého a vodorovného propojení, včetně rozhraní koncového vzdušného prostoru a struktury vzdušného prostoru;

   e) možnost uskutečňovat lety podél tratí požadovaných uživatelem nebo co nejblíže těmto tratím a profily letu v traťové fázi letu;

   f) přijetí všech návrhů struktur vzdušného prostoru k posouzení a jejich případné zpracování, včetně vzdušného prostoru volných tratí, vícenásobných voleb tratí a kondicionálních tratí, obdržených od zúčastněných stran, které mají v této oblasti provozní požadavky;

   g) navrhování struktur vzdušného prostoru, včetně vzdušného prostoru volných tratí a sektorů řízení letového provozu (ATC), zohlední stávající nebo navržené struktury vzdušného prostoru určené pro činnosti, které si vyžadují vyhrazení nebo omezení vzdušného prostoru. Za tímto účelem se zřizují pouze takové struktury, které jsou v souladu s uplatňováním pružného užívání vzdušného prostoru. Tyto struktury jsou v co největší míře harmonizovány a uvedeny v soulad v celé evropské síti;

   h) zpracování návrhu sektoru ATC začíná uspořádáním požadované tratě nebo toku provozu v rámci iteračního postupu, který zajistí slučitelnost tratí nebo toků a sektorů;

   i) sektory ATC jsou navrženy tak, aby umožnily vytvořit konfigurace sektorů, které vyhovují tokům provozu a lze je přizpůsobit a odpovídají proměnlivé poptávce po provozu;

   j) v případech, kdy sektory ATC musí být z provozních důvodů navrženy přes státní hranice nebo hranice funkčních bloků vzdušného prostoru či hranice letových informačních oblastí (FIR), se uzavřou dohody o poskytování služeb.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy, funkční bloky vzdušného prostoru a poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru nebo samostatně prostřednictvím procesu rozhodování založeném na spolupráci, aby se ve vztahu k využívání vzdušného prostoru a uspořádání kapacit uplatňovaly tyto zásady:

   a) struktury vzdušného prostoru se plánují za účelem usnadnění pružného a včasného využívání a uspořádání vzdušného prostoru s ohledem na volby tratí, toky provozu, systémy konfigurace sektorů a konfigurace jiných struktur vzdušného prostoru;

   b) struktury vzdušného prostoru by měly sloužit vytváření dalších voleb tratí a zajišťovat přitom jejich slučitelnost (hlediska kapacity a omezení v navrhování sektorů).

ČÁST D

Průběžné sledování výsledků výkonnosti na úrovni sítě

1. S cílem zajistit pravidelné zvyšování výkonnosti provádí manažer struktury vzdušného prostoru v těsné spolupráci se státy, funkčními bloky vzdušného prostoru a provozními uživateli pravidelný přezkum účinnosti zavedených struktur vzdušného prostoru.

2. Tento přezkum mimo jiné zahrnuje:

a) vývoj poptávky po provozu;

b) výkonnost a omezení v oblasti kapacity a efektivity letů na úrovni státu, funkčního bloku vzdušného prostoru nebo sítě;

c) hodnocení aspektů využívání vzdušného prostoru jak z civilního, tak vojenského hlediska;

d) hodnocení rozdělení na sektory a použitých konfigurací sektorů;

e) hodnocení integrity a kontinuity struktur vzdušného prostoru;

f) informování Komise o případech, kdy potřebná opatření ke zlepšení překračují rámec pravomocí manažera struktury vzdušného prostoru.

PŘÍLOHA II

FUNKCE RÁDIOVÝCH KMITOČTŮ

ČÁST A

Požadavky na vykonávání funkce

1. Členské státy jmenují příslušnou osobu, orgán nebo organizaci jako národního správce kmitočtů, který odpovídá za zajištění toho, aby se přidělení kmitočtů provádělo, upravovalo a uvolňovalo v souladu s tímto nařízením. Členské státy oznámí Komisi a manažerovi struktury vzdušného prostoru jména a adresy těchto osob nejpozději čtyři měsíce po přijetí tohoto nařízení.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru připraví a koordinuje strategické aspekty spektra týkající se sítě, které musí být náležitě dokumentovány ve strategickém plánu sítě a v operačním plánu sítě. Manažer struktury vzdušného prostoru pomáhá Komisi a členským státům s přípravou společných stanovisek letectví pro koordinované příspěvky členských států na mezinárodních fórech, a zejména na Evropské konferenci poštovních a telekomunikačních správ (CEPT) a v Mezinárodní telekomunikační unii (ITU).

3. Na žádost národních správců kmitočtů přijme manažer struktury vzdušného prostoru spolu s Komisí a CEPT opatření k řešení všech problémů s jinými průmyslovými odvětvími.

4. Národní správci kmitočtů oznamují manažerovi struktury vzdušného prostoru případy vysokofrekvenčního rušení, které ovlivňuje evropskou leteckou síť. Manažer struktury vzdušného prostoru zaznamená jejich výskyt a podpoří jejich posouzení. Na žádost národních správců kmitočtů manažer struktury vzdušného prostoru koordinuje nebo poskytuje veškerou podporu nezbytnou k vyřešení nebo zmírnění těchto případů, včetně opatření přijatých s Komisí a CEPT.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru vytvoří a spravuje rejstřík určený k uchovávání všech údajů o přidělení rádiových kmitočtů popsaných v bodě 14.

6. Členské státy používají ústřední rejstřík k plnění svých administrativních povinností vůči ICAO týkajících se registrace přidělení kmitočtů.

7. Manažer struktury vzdušného prostoru a národní správci kmitočtů dále zpracovávají a zdokonalují postupy správy kmitočtů, kritéria plánování, datové sady a procesy pro optimalizaci využívání a obsazení rádiového spektra všeobecným letovým provozem. Manažer struktury vzdušného prostoru je na žádost členských států dále navrhne na regionální úrovni.

8. Je-li nutné přidělení kmitočtů, žadatel podá žádost příslušnému národnímu správci kmitočtů, včetně všech příslušných údajů a zdůvodnění.

9. Národní správci kmitočtů a manažer struktury vzdušného prostoru vyhodnotí žádosti o kmitočty a stanoví jejich prioritu na základě provozních požadavků a dohodnutých kritérií. Manažer struktury vzdušného prostoru ve spojení s národními správci kmitočtů kromě toho určí jejich vliv na síť. Manažer struktury vzdušného prostoru po konzultaci s národními správci kmitočtů stanoví tato kritéria do dvanácti měsíců po přijetí tohoto nařízení, načež je spravuje a podle potřeby aktualizuje.

10. V případě, že je ovlivněna síť, manažer struktury vzdušného prostoru určí vhodné kmitočty za účelem vyhovění žádosti, přičemž zohlední tyto požadavky:

    a) potřeba poskytovat bezpečné služby v oblasti komunikace, navigace a přehledové infrastruktury;

    b) potřeba optimalizovat využívání omezených zdrojů rádiového spektra;

    c) potřeba nákladově efektivního, spravedlivého a transparentního přístupu k rádiovému spektru;

    d) provozní požadavky žadatelů a provozních uživatelů;

    e) předpokládaná budoucí poptávka po rádiovém spektru;

    f) ustanovení obsažená v příručce o správě kmitočtů EUR organizace ICAO.

11. V případě, že síť ovlivněna není, národní správci kmitočtů určí vhodné kmitočty za účelem vyhovění žádosti, přičemž zohlední požadavky bodu 10.

12. Nelze-li žádosti o kmitočty vyhovět, národní správci kmitočtů mohou požádat manažera struktury vzdušného prostoru, aby uskutečnil zvláštní vyhledání kmitočtů. S cílem určit řešení pro národní správce kmitočtů může manažer struktury vzdušného prostoru za podpory národních správců kmitočtů provést v dotyčné zeměpisné oblasti zvláštní průzkum situace ve využívání kmitočtů.

13. Národní správce kmitočtů přidělí vhodné kmitočty uvedené v bodech 10, 11 nebo 12.

14. Národní správce kmitočtů zaregistruje každé přidělení v ústředním rejstříku zápisem těchto údajů:

a) údaje stanovené v příručce o správě kmitočtů EUR organizace ICAO, včetně příslušných souvisejících technických a provozních údajů;

b) zvýšené požadavky na údaje vyplývající z bodu 7;

c) popis provozního využívání přidělení kmitočtů;

d) kontaktní údaje provozního uživatele, který přidělení využívá.

15. Když národní správce kmitočtů přiděluje žadateli kmitočty, uvede podmínky jejich používání. Tyto podmínky přinejmenším stanoví, že přidělení kmitočtů:

a) zůstane v platnosti, pokud se používá k plnění provozních požadavků popsaných žadatelem;

b) může podléhat žádosti o posuv kmitočtů a že tyto posuvy se musí provést v omezeném časovém rámci;

c) podléhá změně, jakmile se provozní využívání popsané uchazečem změní.

16. Národní správci kmitočtů zajistí, aby každý požadovaný posuv, změna nebo uvolnění kmitočtů byly provedeny v dohodnutém časovém rámci a aby ústřední rejstřík byl odpovídajícím způsobem aktualizován. Pokud tato opatření nelze uskutečnit, národní správci kmitočtů zašlou příslušné zdůvodnění manažerovi struktury vzdušného prostoru.

17. Národní správci kmitočtů zajistí, aby provozní, technické a administrativní údaje uvedené v bodě 14 o všech přiděleních kmitočtů používaných v evropské letecké síti byly k dispozici v ústředním rejstříku nejpozději do 31. prosince 2011.

18. Manažer struktury vzdušného prostoru a národní správci kmitočtů uskuteční sledování a hodnocení leteckých kmitočtových pásem a přidělení kmitočtů na základě transparentních postupů, aby bylo zajištěno jejich správné a efektivní využívání. Manažer struktury vzdušného prostoru po konzultaci s národními správci kmitočtů stanoví uvedené postupy do dvanácti měsíců po přijetí tohoto nařízení, načež je spravuje a podle potřeby aktualizuje. Manažer struktury vzdušného prostoru zejména zjistí veškeré rozpory mezi ústředním rejstříkem, provozním účelem a skutečným využíváním přidělení kmitočtů. Manažer struktury vzdušného prostoru oznámí tyto rozpory národnímu správci kmitočtů za účelem jejich vyřešení v dohodnutém časovém rámci.

19. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby byly k dispozici společné nástroje na podporu centrálního a vnitrostátního plánování, koordinace, registrace, provádění auditů a optimalizace. Zejména se zpracují nástroje na podporu analýzy údajů ústředního rejstříku za účelem sledování efektivnosti funkce a navržení a zavedení procesu optimalizace kmitočtů podle bodu 7.

ČÁST B

Požadavky na organizaci funkce

1. Rozhodování založené na spolupráci mezi národními správci kmitočtů a manažerem struktury vzdušného prostoru vychází z ujednání, která podléhají schválení Radou pro uspořádání struktury vzdušného prostoru v souladu s článkem 16 tohoto nařízení, po vydání kladného stanoviska Výboru pro jednotné nebe v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

2. V případě nesouhlasu s ujednáními uvedenými v bodě 1 části B této přílohy předloží manažer struktury vzdušného prostoru nebo dotyčné členské státy záležitost Komisi, která přijme opatření. Komise jedná v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

3. Ujednání stanoví alespoň:

   a) kritéria používaná k posouzení provozních požadavků a stanovení jejich priority;

   b) minimální lhůty pro koordinaci nových nebo změněných přidělení rádiových kmitočtů;

   c) mechanismy k zajištění toho, aby manažer struktury vzdušného prostoru a národní správci kmitočtů splnili příslušné výkonnostní cíle celé Evropské unie;

   d) tyto zdokonalené postupy, kritéria a procesy správy kmitočtů nemají negativní vliv na postupy, kritéria a procesy správy kmitočtů používané jinými zeměmi v souvislosti s regionálními postupy ICAO;

   e) požadavky k zajištění toho, aby členské státy na vnitrostátní a evropské úrovni uskutečnily odpovídající konzultace o nových nebo změněných řídících mechanismech se všemi dotčenými zúčastněnými stranami.

4. Počáteční ujednání pro koordinaci rádiových kmitočtů musí být plně slučitelné s ujednáními stávajícími. Vývoj těchto ujednání se stanoví ve spolupráci s národními správci kmitočtů a v co největší proveditelné míře musí snižovat režijní náklady.

5. Koordinace strategického a taktického využívání rádiových kmitočtů se sousedními zeměmi, které se nepodílejí na činnosti manažera struktury vzdušného prostoru, se provádí za pomoci regionálních pracovních ujednání ICAO. Cílem toho bude umožnit přístup sousedních zemí ke službám manažera struktury vzdušného prostoru.

6. Manažer struktury vzdušného prostoru a národní správci kmitočtů se dohodnou na celkových prioritách pro tuto funkci s cílem zlepšit navrhování a provoz evropské letecké sítě. Tyto priority jsou dokumentovány formou té části strategického plánu sítě a operačního plánu sítě jež se týká kmitočtů a k níž se mají uskutečnit konzultace se zúčastněnými stranami. Stanovení priorit může zohlednit zejména specifická pásma, oblasti a služby.

7. Členské státy zajistí, aby využívání leteckých kmitočtových pásem vojenskými uživateli bylo odpovídajícím způsobem koordinováno s národními správci kmitočtů a s manažerem struktury vzdušného prostoru.

PŘÍLOHA III

FUNKCE KÓDŮ ODPOVÍDAČŮ

ČÁST A

Požadavky na funkci kódů odpovídačů

1. Cíle této funkce jsou:

   a) zvýšit odolnost postupu přidělování kódů určením jasných úloh a povinností pro všechny zapojené zúčastněné strany s tím, že přidělení kódů je určováno především výkonností sítě;

   b) zajistit vyšší transparentnost přidělování kódů a skutečného využívání kódů, která umožní lepší posouzení celkové efektivnosti sítě;

   c) začleněním do nařízení poskytnout regulační základ, který umožní lepší prosazování a dohled.

2. Kódy odpovídačů SSR jsou manažerem struktury vzdušného prostoru přidělovány členským státům a poskytovatelům letových navigačních služeb způsobem, který optimalizuje jejich bezpečné a efektivní rozdělení, a to s přihlédnutím k tomuto:

   a) provozním požadavkům všech provozních uživatelů;

   b) skutečným a předpokládaným úrovním letového provozu;

   c) nutnému používání kódů odpovídačů SSR v souladu s příslušnými ustanoveními evropského oblastního navigačního plánu ICAO, prováděcího dokumentu pro zařízení a služby a pokynů ICAO.

3. Manažer struktury vzdušného prostoru vždy zpřístupňuje členským státům, poskytovatelům letových navigačních služeb a třetím zemím seznam přidělení kódů odpovídačů SSR, který popisuje úplné a aktualizované přidělení kódů ve vzdušném prostoru stanoveném v čl. 1 odst. 3.

4. Manažer struktury vzdušného prostoru uplatňuje formální postup pro stanovení, posouzení a koordinování požadavků na přidělování kódů odpovídačů SSR s ohledem na všechna požadovaná povinná civilní a vojenská použití kódů odpovídačů SSR.

5. Formální postup stanovený v bodě 4 zahrnuje přinejmenším příslušné dohodnuté postupy, lhůty a výkonnostní cíle pro vykonávání těchto činností:

   a) předložení žádostí o přidělení kódů odpovídačů SSR;

   b) posouzení žádostí o přidělení kódů odpovídačů SSR;

   c) koordinace navržených změn přidělení kódů odpovídačů SSR s členskými státy a třetími zeměmi v souladu s požadavky stanovenými v části B;

   d) pravidelný audit přidělování a potřeb kódů SSR s cílem optimalizovat situaci, včetně přerozdělení již přidělených kódů;

   e) pravidelná změna, schvalování a rozesílání celkového seznamu přidělení kódů odpovídačů SSR stanoveného v bodě 3;

   f) oznamování, posuzování a řešení neplánovaných rozporů v přidělení kódů odpovídačů SSR;

   g) oznamování, posuzování a řešení nesprávného přidělení kódů odpovídačů SSR zjištěného při kontrolách uchovávání kódů;

   h) oznamování, posuzování a řešení neplánovaných nedostatků v přidělení kódů odpovídačů SSR;

   i) poskytování údajů a informací v souladu s požadavky stanovenými v části C.

6. U žádostí o přidělení kódů odpovídačů SSR obdržené v rámci postupu stanoveného v bodě 4 manažer struktury vzdušného prostoru prověří, zda jsou v souladu s požadavky na obecné zásady, úplnost, přesnost, včasnost a zdůvodnění formátu a údajů.

7. Členské státy zajistí, aby kódy odpovídačů SSR byly letadlům přidělovány v souladu se seznamem přidělení kódů odpovídačů SSR obsaženým v bodě 3.

8. Manažer struktury vzdušného prostoru může jménem členských států a poskytovatelů letových navigačních služeb provozovat centralizovaný systém přidělování a správy kódů odpovídačů SSR pro automatické přidělování kódů odpovídačů SSR všeobecnému letovému provozu.

9. Manažer struktury vzdušného prostoru použije postupy a nástroje pro pravidelné hodnocení a posuzování skutečného využívání kódů odpovídačů SSR členskými státy a poskytovateli letových navigačních služeb.

10. Manažer struktury vzdušného prostoru, členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb si mezi sebou dohodnou plány a postupy za účelem podpory pravidelné analýzy a určení budoucích požadavků na kódy odpovídačů SSR. Tato analýza zahrnuje určení možných dopadů na výkonnost způsobených všemi předpokládanými nedostatky v přidělování kódů odpovídačů SSR.

11. Vypracují se a spravují provozní příručky obsahující potřebné pokyny a informace, které umožní vykonávat funkce sítě v souladu s požadavky tohoto nařízení. Tyto provozní příručky se rozšiřují a spravují v souladu s příslušnými postupy řízení kvality a vedení dokumentace.

ČÁST B

Požadavky na mechanismus zvláštních konzultací

1. Manažer struktury vzdušného prostoru vytvoří zvláštní mechanismus pro koordinaci podrobných ujednání o přidělování kódů odpovídačů SSR a pro konzultaci o těchto ujednáních, který:

   a) zajistí, aby byl zohledněn vliv používání kódů odpovídačů SSR ve třetích zemích prostřednictvím účasti v pracovních ujednáních o správě kódů odpovídačů SSR uvedených v příslušných ustanoveních evropského oblastního navigačního plánu ICAO, prováděcího dokumentu pro zařízení a služby;

   b) zajistí, aby seznam přidělení kódů odpovídačů SSR stanovený v bodě 3 části A byl slučitelný s plánem správy kódů uvedeném v příslušných ustanoveních evropského oblastního navigačního plánu ICAO, prováděcího dokumentu pro zařízení a služby;

   c) stanoví požadavky k zajištění toho, aby s dotčenými členskými státy byla uskutečněna vhodná konzultace o nových nebo změněných ujednáních o správě kódů odpovídačů SSR;

   d) stanoví požadavky k zajištění toho, aby členské státy na vnitrostátní úrovni uskutečnily se všemi dotčenými zúčastněnými stranami vhodnou konzultaci o nových nebo změněných ujednáních o správě kódů odpovídačů SSR;

   e) zajistí, aby koordinace s třetími zeměmi o strategickém a taktickém používání kódů odpovídačů SSR probíhala prostřednictvím pracovních ujednání o správě kódů odpovídačů SSR uvedených v příslušných ustanoveních evropského oblastního navigačního plánu ICAO, prováděcího dokumentu pro zařízení a služby;

   f) stanoví minimální lhůty pro koordinaci navrženého nového nebo změněného přidělení kódů odpovídačů SSR a pro konzultaci o tomto přidělení;

   g) zajistí, aby změny seznamu přidělení kódů odpovídačů SSR podléhaly schválení členských států dotčených změnou;

   h) stanoví požadavky k zajištění toho, aby změny seznamu přidělení kódů odpovídačů SSR byly neprodleně po svém schválení sděleny všem zúčastněným stranám, aniž jsou dotčeny vnitrostátní postupy pro sdělování informací o používání kódů odpovídačů SSR vojenskými orgány.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru v koordinaci s vnitrostátními vojenskými orgány zajistí, aby byla přijata opatření nezbytná k zajištění toho, že přidělování a používání kódů odpovídačů SSR pro vojenské účely nemají nepříznivý vliv na bezpečnost ani efektivní tok všeobecného letového provozu.

ČÁST C

Požadavky na poskytování údajů

1. Podané žádosti o nové nebo změněné přidělení kódů odpovídačů SSR musí dodržovat požadavky na všeobecné zásady, úplnost, přesnost, včasnost a zdůvodnění formátu a údajů v rámci postupu stanoveného v bodě 4 části A.

2. Členské státy v případě potřeby poskytnou manažerovi struktury vzdušného prostoru v dohodnutých lhůtách, které manažer struktury vzdušného prostoru předepsal, tyto údaje a informace na podporu zajišťování funkce sítě pro kódy odpovídačů SSR:

   a) aktualizovaný záznam o přidělení a používání kódů odpovídačů SSR spadajících do jejich oblasti působnosti s výhradou všech bezpečnostních omezení týkajících se úplného zveřejnění přidělení zvláštních vojenských kódů nepoužívaných pro všeobecný letový provoz;

   b) zdůvodnění prokazující, že stávající a požadované přidělení kódů odpovídačů SSR představuje nezbytné minimum pro splnění provozních požadavků;

   c) podrobné údaje o všech přidělených kódech odpovídačů SSR, které již nejsou z provozního hlediska nutné a které lze uvolnit pro přerozdělení v síti;

   d) zprávy o všech skutečných neplánovaných nedostatcích v přidělení kódů odpovídačů SSR;

   e) podrobné údaje o všech změnách v plánování instalace nebo provozním stavu systému či jeho složek, které mohou mít vliv na přidělení kódů odpovídačů SSR letům.

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb v případě potřeby poskytnou manažerovi struktury vzdušného prostoru v dohodnutých lhůtách, které manažer struktury vzdušného prostoru předepsal, tyto údaje a informace na podporu zajišťování funkce sítě pro kódy odpovídačů SSR:

   a) zprávy o korelační poloze v rámci systému zdokonaleného taktického uspořádání toku provozu, které obsahují přidělené kódy odpovídačů SSR všeobecnému letovému provozu k provádění letů podle pravidel pro let podle přístrojů;

   b) zprávy o všech skutečných neplánovaných rozporech nebo nebezpečných situacích způsobených přidělením kódů odpovídačů SSR za skutečného provozu, včetně informací, jak byl rozpor vyřešen.

4. Reakce členských států a poskytovatelů letových navigačních služeb na koordinaci navržených změn přidělení kódů odpovídačů SSR a aktualizace seznamu přidělení kódů odpovídačů SSR musí přinejmenším:

   a) určit, zda se předpokládá nějaký rozpor nebo nebezpečná situace plynoucí z přidělení kódů odpovídačů SSR;

   b) potvrdit, zda budou nepříznivě ovlivněny provozní požadavky či efektivnost;

   c) potvrdit, že změny přidělení kódů odpovídačů SSR lze provést v souladu s požadovanými lhůtami.

PŘÍLOHA IV

ŠABLONA STRATEGICKÉHO PLÁNU SÍTĚ

Strategický plán sítě je založen na této struktuře:

1. ÚVOD

1.1 Oblast působnosti strategického plánu sítě (zeměpisná a časová)

1.2 Příprava plánu a postup ověření platnosti

2. OBECNÉ SOUVISLOSTI A POŽADAVKY

2.1 Popis aktuální a plánované situace sítě, včetně navrhování evropské sítě tratí ATS (ERND), uspořádání toku letového provozu (ATFM), letišť a omezených zdrojů

2.2 Výzvy a příležitosti týkající se časového rámce plánu (včetně prognózy dopravní poptávky a celosvětového vývoje)

2.3 Výkonnostní cíle a obchodní požadavky vyjádřené různými zúčastněnými stranami a výkonnostní cíle celé Evropské unie

3. STRATEGICKÁ VIZE

3.1 Popis toho, jak se síť bude strategicky rozvíjet a postupovat, aby úspěšně reagovala na výkonnostní cíle a obchodní požadavky

3.2 Soulad se systémem sledování výkonnosti

3.3 Soulad s evropským hlavním plánem ATM

4. STRATEGICKÉ CÍLE

4.1 Popis strategických cílů sítě:

— včetně aspektů spolupráce zúčastněných provozních uživatelů z hlediska úloh a povinností,

— s uvedením toho, jak budou strategické cíle reagovat na požadavky,

— s popisem toho, jak se bude měřit pokrok při plnění těchto cílů,

— s uvedením toho, jak strategické cíle ovlivní odvětví a jiné dotčené oblasti.

5. PLÁNOVÁNÍ VÝKONNOSTI

Plán výkonnosti je založen na této struktuře:

1. Úvod

1.1 Popis situace (oblast působnosti plánu, zahrnuté funkce atd.)

1.2 Popis makroekonomického scénáře pro referenční období, včetně celkových předpokladů (prognóza dopravy atd.)

1.3 Popis výsledku konzultace zúčastněných stran za účelem přípravy plánu výkonnosti (hlavní otázky vznesené účastníky a pokud možno dohodnuté kompromisy)

2. Výkonnostní cíle na úrovni manažera struktury vzdušného prostoru

2.1 Výkonnostní cíle v každé příslušné klíčové oblasti výkonnosti stanovené pro každý klíčový ukazatel výkonnosti na celé referenční období s ročními hodnotami používanými pro účely sledování a pobídek.

2.2 Popis a vysvětlení přínosu výkonnostních cílů manažera struktury vzdušného prostoru pro (a jejich vlivu na) výkonnostní cíle celé Evropské unie.

3. Přínos každé funkce

3.1 Jednotlivé výkonnostní cíle pro každou funkci (ATFM, ERND, kódy odpovídačů SSR, kmitočty)

4. Vojenský rozměr

4.1 Popis civilně-vojenského rozměru plánu s popisem výkonnosti v oblasti uplatňování zásady pružného užívání vzdušného prostoru za účelem zvýšení kapacity s náležitým ohledem na efektivnost vojenských operací a případně na odpovídající výkonnostní ukazatele a cíle v souladu s ukazateli a cíli plánu výkonnosti

5. Analýza citlivosti a srovnání s předcházejícím plánem výkonnosti

5.1 Citlivost na vnější předpoklady

5.2 Srovnání s předcházejícím plánem výkonnosti

6. Provádění plánu výkonnosti

6.1 Popis opatření zavedených Radou pro uspořádání struktury vzdušného prostoru k dosažení výkonnostních cílů jako:

— mechanismy sledování s cílem zajistit provádění činností v oblasti bezpečnosti a obchodních plánů,

— opatření ke sledování provádění plánů výkonnosti a podávání zpráv o tomto provádění, včetně způsobu řešení situace, kdy cíle nejsou během referenčního období splněny.

6. STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

6.1 Popis krátkodobého/střednědobého plánování:

— priority pro každý strategický cíl,

— provádění jednotlivých strategických cílů z hlediska potřebného zavádění technologie, vlivu architektury, lidských aspektů, vzniklých nákladů, přínosů, jakož i nezbytného řízení, zdrojů a regulace,

— nezbytná účast provozních uživatelů v jednotlivých prvcích plánu, včetně jejich úloh a povinností,

— dohodnutá míra zapojení manažera struktury vzdušného prostoru za účelem podpory provádění jednotlivých prvků plánu pro každou jednotlivou funkci.

6.2 Popis dlouhodobého plánování:

— záměr dosáhnout jednotlivých strategických cílů z hlediska požadované technologie a odpovídajících aspektů výzkumu a vývoje, vlivu architektury, lidských aspektů, obchodního případu, potřebného řízení a požadované regulace, jakož i související bezpečnostní a ekonomické zdůvodnění těchto investicí,

— nezbytná účast provozních uživatelů v jednotlivých prvcích plánu, včetně jejich úloh a povinností.

7. POSOUZENÍ RIZIK

7.1 Popis rizik spojených s prováděním plánu

7.2 Popis procesu sledování (včetně možných odchylek od původních cílů)

8. DOPORUČENÍ

8.1 Určení opatření, která má přijmout Unie a členské státy s cílem podpořit provádění plánu

PŘÍLOHA V

ŠABLONA OPERAČNÍHO PLÁNU SÍTĚ

Operační plán sítě je založen na této obecné struktuře (která bude přizpůsobena různým jednotlivým funkcím a časovému horizontu operačního plánu sítě, aby se zohlednila jeho průběžná povaha a tříletá až pětiletá, roční, sezónní, týdenní a denní období):

1. ÚVOD

1.1 Oblast působnosti operačního plánu sítě (zeměpisná a časová)

1.2 Příprava plánu a postup ověření platnosti

2. POPIS OPERAČNÍHO PLÁNU SÍTĚ, PROVOZNÍ ZÁMĚRY A CÍLE

— včetně aspektů spolupráce zúčastněných provozních uživatelů z hlediska úloh a povinností,

— s uvedením toho, jak budou provozní záměry a cíle zahrnuty do taktických, předtaktických, krátkodobých a dlouhodobých fází operačního plánu sítě a jiné výkonnostní cíle stanovené v rámci regulace výkonnosti,

— stanovené priority a zdroje potřebné pro plánovací období,

— s uvedením vlivu na odvětví ATM a jiné dotčené oblasti.

3. OBECNÝ PROCES OPERAČNÍHO PLÁNOVÁNÍ SÍTĚ

— popis obecného procesu operačního plánování sítě,

— popis toho, jak se bude plán strategicky rozvíjet, aby úspěšně reagoval na požadavky operační výkonnosti a jiné výkonnostní cíle stanovené v rámci nařízení o systému sledování výkonnosti,

— popis použitých nástrojů a údajů.

4. OBECNÉ SOUVISLOSTI A PROVOZNÍ POŽADAVKY

4.1 Souhrnný popis předcházející operační výkonnosti sítě

4.2 Výzvy a příležitosti týkající se časového rámce plánu

4.3 Prognóza dopravy v síti v souladu s dodatky 1 a 2, včetně:

— prognózy sítě,

— prognózy poskytovatele letových navigačních služeb, funkčního bloku vzdušného prostoru a oblastního střediska řízení (ACC),

— prognózy hlavních letišť,

— analýzy prognózy dopravy, včetně řady scénářů,

— analýzy vlivů zvláštních událostí.

4.4 Požadavky na operační výkonnost sítě, včetně:

— požadavků na celkovou kapacitu sítě,

— požadavků poskytovatele letových navigačních služeb, funkčního bloku vzdušného prostoru a ACC na kapacitu,

— kapacity letišť,

— analýzy požadavků na kapacitu,

— požadavků na celkovou efektivnost síťového prostředí/letů,

— požadavků na celkovou bezpečnost sítě,

— požadavků týkajících se pohotovostí a plynulosti služeb, které mají vliv na síť.

4.5 Provozní potřeby vyjádřené různými zúčastněnými stranami, včetně vojenského sektoru

5. PLÁNY ZVÝŠENÍ OPERAČNÍ VÝKONNOSTI SÍTĚ A OPATŘENÍ NA ÚROVNI SÍTĚ

— popis plánů a opatření, u nichž se očekává, že budou uskutečněny na úrovni sítě, včetně vzdušného prostoru, omezených zdrojů a ATFM,

— popis přínosu jednotlivých plánů a opatření k operační výkonnosti.

6. PLÁNY ZVÝŠENÍ OPERAČNÍ VÝKONNOSTI A OPATŘENÍ NA MÍSTNÍ ÚROVNI

— včetně popisu jednotlivých plánů a opatření, u nichž se očekává provádění na místní úrovni,

— popis přínosu jednotlivých plánů a opatření k operační výkonnosti,

— popis vztahů s třetími zeměmi a činnost týkající se ICAO.

7. ZVLÁŠTNÍ UDÁLOSTI

— přehled zvláštních událostí s podstatným vlivem na ATM,

— jednotlivé zvláštní události a jejich řešení z hlediska sítě,

— velká vojenská cvičení.

8. POŽADAVKY VOJENSKÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU

8.1 Vojenští poskytovatelé služeb ATM odpovědní za oblasti vyhrazeného nebo rozděleného vzdušného prostoru si s manažerem struktury vzdušného prostoru prostřednictvím příslušného stanoviště uspořádání vzdušného prostoru vyměňují tyto informace v souladu s vnitrostátními právními pravidly:

— dostupnost vzdušného prostoru: standardní dny/období dostupnosti vzdušného prostoru,

— žádosti *ad hoc* o neplánované využití vyhrazeného vzdušného prostoru,

— uvolnění vyhrazeného vzdušného prostoru pro civilní použití v případech, kdy se to nevyžaduje, na základě oznámení podaného s co největším předstihem.

9. SPOLEČNÁ PROGNÓZA A ANALÝZA OPERAČNÍ VÝKONNOSTI SÍTĚ

— cíle a prognóza zpoždění/kapacity ATM z hlediska sítě, poskytovatele letových navigačních služeb, funkčního bloku vzdušného prostoru a ACC,

— operační výkonnost letišť,

— výkonnostní cíl a prognóza efektivnosti síťového prostředí/letů,

— vliv zvláštních událostí,

— analýza cílů a prognózy operační výkonnosti.

10. URČENÍ OPERAČNÍCH ÚZKÝCH MÍST A ŘEŠENÍ PRO JEJICH ZMÍRNĚNÍ NA ÚROVNI SÍTĚ A NA MÍSTNÍ ÚROVNI

— určení operačních úzkých míst (v oblasti bezpečnosti, kapacity, efektivnosti letů) a možných úzkých míst, jejich příčin a dohodnutých řešení nebo zmírňujících opatření, včetně možností vyrovnání poptávky a kapacity.

Dodatek 1

Oblastní střediska řízení (ACC)

Operační plán sítě uvádí u jednotlivých oblastních středisek řízení podrobný popis všech oblastí, který charakterizuje jejich plánovaná opatření ke zvýšení operační výkonnosti, výhledy na období, prognózu dopravy, cíle a prognózu zpoždění, důležité události, které mohou mít vliv na dopravu, a operační kontakty.

Manažer struktury vzdušného prostoru do popisu jednotlivých ACC zahrne:

— prognózu dopravy,

— analýzu aktuální operační výkonnosti,

— kvantifikované hodnocení dosažené kapacity (základní úroveň kapacity),

— kvantifikované hodnocení potřebné kapacity pro různé scénáře vývoje dopravy (žádoucí profil kapacity),

— kvantifikované hodnocení plánovaných opatření ke zvýšení operační výkonnosti na úrovni ACC dohodnutých s poskytovateli letových navigačních služeb,

— cíl a prognózu zpoždění,

— analýzu očekávané operační výkonnosti (v oblasti bezpečnosti, kapacity, životního prostředí).

Každý poskytovatel letových navigačních služeb předloží manažerovi struktury vzdušného prostoru tyto informace, jež budou zahrnuty do popisu jednotlivých ACC:

— cíl místního zpoždění,

— posouzení/potvrzení prognózy dopravy s přihlédnutím k místním znalostem,

— počet dostupných sektorů: konfigurace sektoru/počáteční plán na sezónu/den v týdnu/denní čas,

— kapacity/hodnoty sledování pro každý sektor/objem dopravy na konfiguraci/počáteční plán,

— plánované nebo známé zvláštní události, včetně dat/časů a souvisejícího vlivu na operační výkonnost,

— podrobné údaje o plánovaných opatřeních ke zvýšení operační výkonnosti, harmonogram jejich provádění a související negativní/pozitivní vliv na kapacitu a/nebo efektivnost,

— podrobné údaje o navržených a potvrzených změnách struktury a využívání vzdušného prostoru,

— další opatření dohodnutá s manažerem struktury vzdušného prostoru,

— operační kontakty ACC.

Dodatek 2

Letiště

Operační plán sítě uvádí u hlavních evropských letišť podrobný popis všech oblastí, který charakterizuje jejich plánovaná opatření ke zvýšení operační výkonnosti, výhledy na období, prognózu dopravy a zpoždění, důležité události, které mohou ovlivnit dopravu, a operační kontakty.

Manažer struktury vzdušného prostoru do popisu jednotlivých hlavních letišť zahrne:

— prognózu dopravy,

— analýzu očekávané operační výkonnosti (v oblasti bezpečnosti, kapacity, životního prostředí).

Každé letiště zahrnuté do operačního plánu sítě poskytne manažerovi struktury vzdušného prostoru tyto informace, jež budou zahrnuty do popisu jednotlivých letišť:

— posouzení/potvrzení prognózy dopravy s přihlédnutím k místním znalostem,

— kapacitu dráhy u každé konfigurace dráhy, současné a plánované přílety a odlety,

— případně specifikaci kapacit pro noční dobu a její trvání,

— podrobné údaje o plánovaných opatřeních ke zvýšení operační výkonnosti, harmonogram jejich provádění a související negativní/pozitivní vliv na kapacitu a/nebo efektivnost,

— plánované nebo známé zvláštní události, včetně dat/časů a souvisejícího vlivu na operační výkonnost,

— jiné plánované předpoklady kapacity,

— další opatření dohodnutá s manažerem struktury vzdušného prostoru.

PŘÍLOHA VI

OBECNÉ POŽADAVKY NA FUNKCE SÍTĚ

1. ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

Manažer struktury vzdušného prostoru zřídí a spravuje svou organizaci podle struktury, která podporuje bezpečnost funkcí sítě.

Organizační struktura vymezí:

a) pravomoc, povinnosti a odpovědnost jmenovaných představitelů, zejména členů vedení s funkcemi v oblasti bezpečnosti, kvality, ochrany a lidských zdrojů;

b) vztahy a hierarchická propojení mezi různými částmi a procesy organizace.

2. BEZPEČNOST

Manažer struktury vzdušného prostoru má systém řízení bezpečnosti vztahující se na všechny funkce sítě, které vykonává v souladu s těmito zásadami. Manažer struktury vzdušného prostoru:

a) popíše celkovou filosofii a zásady organizace s ohledem na bezpečnost a takovým způsobem, aby co nejlépe plnily potřeby příslušných zúčastněných stran (dále jen „politiku“);

b) zřídí funkci pro sledování souladu, která zahrnuje postupy určené k ověření toho, že jsou všechny funkce zajišťovány v souladu s platnými požadavky, normami a postupy. Sledování souladu zahrnuje systém zpětné vazby ke zjištěním podávané odpovědným řídícím pracovníkům, aby bylo podle potřeby zajištěno účinné a včasné provedení nápravných opatření;

c) poskytuje důkazy o fungování systému řízení prostřednictvím příruček a dokladů o sledování;

d) ustanoví zástupce vedení pro sledování souladu s postupy a přiměřenosti postupů pro zajištění bezpečného a efektivního provozu;

e) vykonává přezkoumání zavedeného systému řízení a případně přijímá nápravná opatření;

f) řídí bezpečnost všech funkcí sítě, které jsou mu přiděleny. Přitom vytváří formální rozhraní se všemi příslušnými zúčastněnými stranami, aby mohl určit rizika pro bezpečnost letectví vyvolaná jeho činnostmi, hodnotit je a případně řídit související rizika;

g) uplatňuje postupy pro řízení bezpečnosti při zavádění nových funkčních systémů nebo při změně stávajících funkčních systémů.

3. OCHRANA

Manažer struktury vzdušného prostoru má systém řízení ochrany vztahující se na všechny funkce sítě, které vykonává v souladu s těmito zásadami. Manažer struktury vzdušného prostoru:

a) zajišťuje ochranu svých zařízení a personálu s cílem zamezit nezákonným zásahům, které mohou ovlivnit bezpečnost jím uspořádávaných funkcí sítě;

b) zajišťuje ochranu provozních údajů, které přijímá nebo zpracovává či jinak používá, aby k nim měly přístup pouze oprávněné osoby;

c) stanoví postupy související s posuzováním a zmírňováním rizik v oblasti ochrany, sledováním a zlepšováním ochrany, přezkumy v oblasti ochrany a šířením získaných poznatků;

d) stanoví prostředky určené ke zjišťování případů narušení ochrany a k upozorňování personálu prostřednictvím vhodných ochranných výstrah;

e) stanoví prostředky pro zvládání účinků narušení ochrany a pro určení opatření k jejich nápravě a postupů k jejich zmírňování, které mají zabránit jejich opětovnému výskytu.

4. PROVOZNÍ PŘÍRUČKY

Manažer struktury vzdušného prostoru sestaví a aktualizuje provozní příručky týkající se jeho operací, které používají a kterými se řídí provozní personál. Zajistí, aby:

a) provozní příručky obsahovaly pokyny a informace požadované provozním personálem k vykonávání svých povinností;

b) dotyčný personál měl k příslušným částem provozních příruček přístup;

c) provozní personál byl neprodleně informován o změnách provozních příruček vztahujících se k jejich povinnostem, jakož i o jejich vstupu v platnost.

5. POŽADAVKY NA PERSONÁL

Manažer struktury vzdušného prostoru zaměstnává náležitě kvalifikovaný personál, aby zajistil, že funkce sítě, které jsou mu přiděleny, se vykonávají bezpečně, účinně, nepřetržitě a udržitelně. V této souvislosti stanoví politiky pro odbornou přípravu personálu.

6. POHOTOVOSTNÍ PLÁNY

Manažer struktury vzdušného prostoru sestaví pohotovostní plány pro všechny funkce, které zajišťuje, pro případ, že nastanou události, které vedou k podstatnému zhoršení nebo přerušení jeho operací.

7. POŽADAVKY NA PODÁVÁNÍ ZPRÁV

Manažer struktury vzdušného prostoru v souladu s článkem 20 předkládá výroční zprávu o svých činnostech. Tato zpráva se vztahuje na jeho operační výkonnost, jakož i na podstatné činnosti a vývoj zejména v oblasti bezpečnosti.

Výroční zpráva obsahuje přinejmenším:

— posouzení výkonnosti funkcí sítě, které uspořádává,

— výkonnost ve srovnání s výkonnostními cíli uvedenými ve strategickém plánu sítě, uvedení skutečné výkonnosti v soulad s operačním plánem sítě využitím výkonnostních ukazatelů uvedených v operačním plánu sítě,

— vysvětlení odchylek od cílů a stanovení opatření k překlenutí rozdílů během referenčního období uvedeného v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004,

— vývoj provozu a infrastruktury,

— informace o formálním konzultačním procesu s uživateli a zúčastněnými stranami,

— informace o politice lidských zdrojů.

8. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Manažer struktury vzdušného prostoru musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy jsou v souladu s ostatními právními předpisy Unie, a zejména s nařízením (EU) č. 255/2010.