A BIZOTTSÁG 255/2010/EU RENDELETE

(2010. március 25.)

a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (légtérrendelet) [1] és különösen annak 6. cikke (7) bekezdésére,

mivel:

(1) Az 551/2004/EK rendelet értelmében a Bizottságnak – a légtérhasználat rendelkezésre álló kapacitásának optimalizálása és a légiforgalomáramlás-szervezési eljárások javítása céljából – intézkedéseket kell kidolgoznia a légiforgalomáramlás-szervezésre (*air traffic flow management*, a továbbiakban: ATFM) vonatkozóan.

(2) A légi közlekedés biztonságáért felelős európai szervezet (Eurocontrol) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (keretrendelet) [2] 8. cikkének (1) bekezdése értelmében megbízást kapott az ATFM végrehajtási szabályainak kidolgozására. Ez a rendelet a megbízás keretében 2007. december 7-én kiadott jelentésen alapul.

(3) Az egységes európai égboltra vonatkozó konkrét szabályok és eljárások egységes alkalmazása elengedhetetlen ahhoz, hogy az ATFM-feladatok hatékony irányítása és ellátása révén optimalizálni lehessen a légiforgalmi irányítás rendelkezésre álló kapacitásának kihasználását.

(4) E rendelet hatályának nem indokolt kiterjednie az 549/2004/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében említett katonai műveletekre és kiképzésre. Azokban az esetekben azonban, amikor az általános légi forgalom szabályai szerint üzemeltetett katonai légi járműveket olyan légtérben vagy olyan repülőtereken üzemeltetik vagy kívánják üzemeltetni, amelyek ATFM-intézkedések hatálya alá tartoznak, az ilyen légi járművekre is indokolt kiterjeszteni az ATFM-intézkedések hatályát.

(5) Amint ez az 549/2004/EK rendelet 13. cikkében is szerepel, az ATFM-intézkedések kidolgozása és végrehajtása során a tagállamok alapvető biztonság-, illetve védelmi politikai érdekeit meg kell óvni.

(6) Az Eurocontrol – a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) ajánlásaival összhangban – központi ATFM-egységet állított fel, amelynek feladata az ATFM-intézkedések megtervezése, összehangolása és végrehajtása. A tagállamoknak meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a központi ATFM-egység optimalizálja az ATFM-intézkedések által az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózatra (*European air traffic management network*, a továbbiakban: EATMN) gyakorolt átfogó hatásokat.

(7) Az ATFM-intézkedéseknek az ICAO által lefektetett alapelveket kell követniük, és az ATFM-rendszerben részt vevő valamennyi félnek el kell köteleznie magát azon szabályok betartása mellett, amelyek biztosítják a légiforgalmi irányítás kapacitásának biztonságos és a lehető legnagyobb mértékű kihasználását.

(8) Az ATFM-intézkedéseknek figyelembe kell venniük a repülési útvonalak és a légtér rendelkezésre állását, különösen a valamennyi releváns félre, köztük a légtér-gazdálkodási cellára vonatkozó – a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 2005. december 23-i 2150/2005/EK bizottsági rendeletben [3] írt – rugalmas légtérfelhasználás alkalmazásával.

(9) Az EATMN, azon belül a repülőterek rendelkezésre álló kapacitásának optimalizálása érdekében olyan eljárásokra van szükség, amelyek célja a repülőtéri résidők és a repülési tervek közötti összhang biztosítása.

(10) Helyénvaló a tagállamoknak és az ATMF-folyamatokban résztvevőknek a légiforgalomáramlás-szervezés követelményeinek való megfeleléshez szükséges elegendő időt biztosítani.

(11) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az egységes égbolttal foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet meghatározza a légiforgalomáramlás-szervezésre (a továbbiakban: ATFM) vonatkozó követelményeket az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat (a továbbiakban: EATMN) rendelkezésre álló kapacitásának optimalizálása és az ATFM-eljárások hatékonyságának fokozása céljából.

(2) Ezt a rendeletet az 551/2004/EK rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott légtéren belül a következőkre kell alkalmazni:

[1] HL L 96., 2004.3.31., 20. o.
[2] HL L 96., 2004.3.31., 1. o.
[3] HL L 342., 2005.12.24., 20. o.

a) valamennyi olyan légi járatra, amelyet az általános légi forgalom szabályai és részben vagy egészben a műszeres repülési szabályok (a továbbiakban: IFR) szerint kívánnak üzemeltetni vagy üzemeltetnek;

b) az a) pont szerinti légijárat-üzemeltetés valamennyi szakaszára és a légiforgalmi szolgáltatásra.

(3) Ezt a rendeletet az ATFM-folyamatok alábbi résztvevőire, vagy a nevükben eljáró képviselőkre kell alkalmazni:

a) légijármű-üzemeltetők;

b) légiforgalmi szolgálati egységek (*air traffic service units*, a továbbiakban: ATS-egységek), köztük az ATS jelentéstételi irodák, továbbá a repülőtéri irányítási szolgálatok;

c) légiforgalmi tájékoztatási szolgálatok;

d) a légtérgazdálkodásban részt vevő jogalanyok;

e) repülőtér-irányítási szervek;

f) központi ATFM-egység;

g) helyi ATFM-egységek;

h) a koordinált repülőterek résidő-koordinátorai.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az 549/2004/EK rendelet 2. cikkében, valamint a 95/93/EGK tanácsi rendeletben [1] szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

A következő fogalommeghatározások szintén alkalmazandók:

1. „légiforgalomáramlás-szervezési intézkedés (ATFM-intézkedés)": a légiforgalomáramlás-szervezést és a kapacitáskezelést szolgáló cselekvés;

2. „üzemeltető": olyan személy, szervezet vagy vállalkozás, amely részt vesz, vagy felajánlja részvételét egy légi közlekedési műveletben;

3. „műszer szerinti repülési szabályok": a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi Chicagói Egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 2. mellékletében meghatározott műszer szerinti repülési szabályok;

4. „a légiforgalmi szolgálatok (ATS) jelentéstételi irodája": olyan ATS-egység, amelyet azzal a céllal hoztak létre, hogy fogadja az ATS-sel kapcsolatos jelentéseket és a légiforgalmi irányítói engedély első alkalommal való kiadása előtt benyújtott repülési terveket;

5. „helyi légiforgalomáramlás-szervező (ATFM) egység": olyan áramlásszervezési munkaállomás, amely egy vagy több áramlásszervezési munkaállomás nevében közvetít a központi ATFM-egység és egy ATS-egység vagy ATS-egységek csoportja között;

6. „kritikus esemény": olyan szokatlan helyzet vagy válság, amelynek során az EATMN kapacitása jelentősen csökken, az EATMN kapacitása és a fellépő igény között jelentős aránytalanság mutatkozik vagy az EATMN egy vagy több részén jelentős információáramlási hiba lép fel;

7. „légiforgalomáramlás-szervezési (ATMF) indulási résidő": a légiforgalomáramlás-szervezési központi egység által kiszámított, a felszálláshoz szükséges időtartam, amelynek tűréshatárait a helyi légiforgalmi szolgálati egységek kezelik;

8. „útvonal-kialakítás és forgalomelosztás": az útvonalak légi járművek általi használatára vonatkozó útmutatások és eljárások;

9. „párhuzamos repülési tervek": két repülőtér között üzemeltetendő egyazon légi járatra vonatkozó egynél több repülési terv;

10. „légiforgalmi szolgálati egység (ATS-egység) szektorkonfigurációja": egy ATS-egység állandó vagy ideiglenes jelleggel működtethető légtérszektorának vagy szektorcsoportjának négydimenziós leírása;

11. „repülőtéri gurulási idő": az az előre meghatározott, percben kifejezett időtartam, amely a fékoldástól a felszállásig tart, és amely a szokásos repülőtéri műveletek során érvényes;

12. „aktualizált légi helyzet": a légi járműnek a légtér-ellenőrzési adatok, a repülési tervben szereplő adatok vagy a pozíciójelentések alapján aktualizált helyzete;

13. „légiforgalmi irányítói engedély": a légi járművet valamely légiforgalmi irányító egység által meghatározott feltételek szerinti működésre feljogosító engedély;

14. „repülési terv felfüggesztése": a légiforgalomáramlás-szervezést végző jogalany által kezdeményezett olyan folyamat, amelynek célja annak biztosítása, hogy az üzemeltető még a repülés végrehajtása előtt módosítsa a repülési tervet;

15. „légi járat": olyan repülés vagy olyan repülések sorozata, amely során utasokat, árut vagy postai küldeményeket szállítanak díj vagy más térítés ellenében;

16. „üzemeltetési napló": az ATFM-rendszer adatbázissá átalakított naplója, amely lehetővé teszi a légiforgalomáramlás-szervezési adatok gyors lekérdezését.

3. cikk

A légiforgalomáramlás-szervezés keretei

(1) Az 1. cikk (3) bekezdésében említett feleknek az ATMS-intézkedések megtervezése, összehangolása és végrehajtása során be kell tartaniuk a mellékletben felsorolt ICAO-rendelkezéseket.

(2) A légiforgalomáramlás-szervezést a következő elvek szerint kell megvalósítani:

[1] HL L 14., 1993.1.22., 1. o.

a) az ATFM-intézkedések célja:

i. annak megelőzése, hogy a légi közlekedés iránti igény meghaladja az egyes szektorok és repülőterek által bejelentett légiforgalmi irányítási kapacitásokat;

ii. az EATMN-kapacitás lehető legnagyobb mértékű kihasználása az EATMN hatékonyságának optimalizálása és az üzemeltetőkre gyakorolt negatív hatások minimalizálása céljából;

iii. az ATS-egységek által kidolgozott és végrehajtott kapacitásnövelő intézkedések révén rendelkezésre álló EATMN-kapacitás optimalizálása;

iv. a kritikus események kezelésének elősegítése;

b) a helyi ATFM-egységeket és a központi ATFM-egységet az ATFM-funkció részének kell tekinteni.

(3) Az ATFM indulási résidők légi járatok közötti kiosztása a járatoknak az ATFM-intézkedés alkalmazási helyére való tervezett belépésének sorrendjét kell, hogy kövesse, kivéve, ha bizonyos körülmények ettől eltérő – hivatalosan elfogadott és a légiforgalomáramlás-szervezést szolgáló – elsőbbségi szabály alkalmazását követelik meg.

Az első albekezdést olyan légi járatok esetében lehet alkalmazni, amelyek a valamely zsúfolt terület elkerülése vagy tehermentesítése érdekében felajánlott módosított útvonalat nem tudják elfogadni, tekintettel a zsúfolt terület elhelyezkedésére és kiterjedésére.

4. cikk

A tagállamok általános kötelezettségei

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az ATFM-funkció az 1. cikk (3) bekezdésében említett összes fél számára, a felelősségi körükbe tartozó légtérben a nap 24 órájában elérhető legyen.

(2) Az ATFM-intézkedéseket úgy kell meghatározni és végrehajtani, hogy az összhangban legyen a tagállamok biztonság- és védelmi politikai követelményeivel, mivel így biztosítható, hogy a légtér tervezése, felosztása és felhasználása hatékony, és az 1. cikk (3) bekezdésében említett valamennyi fél számára előnyös legyen.

(3) A légtérfelhasználás optimalizálása érdekében következetes eljárásokat kell kialakítani az ATFM-funkció résztvevői, az ATS-egységek és a légtérgazdálkodásban részt vevő jogalanyok közötti együttműködésre vonatkozóan.

(4) Olyan közös referenciadokumentumot kell kidolgozni, amely tartalmazza az útvonal-kialakításra és a forgalomelosztásra vonatkozó útmutatásokat és eljárásokat. A nemzeti légi közlekedési tájékoztató kiadványokban a repülési útvonalak rendelkezésre állásával kapcsolatban közzétett információknak adott esetben teljes egészében összhangban kell állniuk a közös referenciadokumentummal.

(5) Az ATFM indulási résidőktől való eltérés kérelmezésére vonatkozó közös eljárásokat a mellékletben felsorolt ICAO-rendelkezések figyelembevételével kell kidolgozni. Ezen eljárásokat – a központi ATFM-egységgel való egyeztetés után – a nemzeti légi közlekedési tájékoztató kiadványokban közzé kell tenni.

5. cikk

A tagállamoknak a központi ATFM-egységgel kapcsolatos kötelezettségei

Minden tagállamnak gondoskodnia kell arról, hogy központi ATFM-egysége:

a) az ATFM-intézkedések tervezésén, összehangolásán és végrehajtásán keresztül optimalizálja az EATMN általános teljesítményére gyakorolt hatásokat;

b) az ATFM-intézkedések meghatározásakor kikérje az üzemeltetők véleményét;

c) a helyi ATFM-egységekkel együtt biztosítsa az ATFM-intézkedések hatékony végrehajtását;

d) a zsúfolt területek elkerülése vagy tehermentesítése érdekében a helyi ATFM-egységekkel együttműködve találjon alternatív útvonalakat, figyelembe véve ezen intézkedések EATMN-re gyakorolt összhatását;

e) ajánljon módosított útvonalat azon légi járatok vonatkozásában, amelyek révén a d) pontban említett hatások optimalizálhatók;

f) az üzemeltetők és az ATS-egységek számára időben juttassa el az ATFM-re vonatkozó információkat, így többek között:

i) a tervezett ATFM-intézkedéseket;

ii) az ATFM-intézkedések által az egyes légi járatok felszállási idejére és útvonalprofiljára gyakorolt hatásokat;

g) ellenőrizze azon esetek előfordulását, amikor a repülési terv hiányzik, illetve több párhuzamos repülési tervet nyújtottak be;

h) függessze fel az érintett repülési tervet, amennyiben egy ATFM indulási résidőt nem sikerül betartani – a tűréshatár figyelembevételével sem – és nem áll rendelkezésre újabb becsült fékoldási idő;

i) kövesse nyomon, hogy hány eltérést biztosítottak a 4. cikk (5) bekezdése értelmében.

6. cikk

Az ATS-egységek általános kötelezettségei

(1) Amennyiben ATFM-intézkedést kell végrehajtani, az ATS-egységek a helyi ATFM-egységen keresztül egyeztetnek a központi ATFM-egységgel annak érdekében, hogy olyan eszköz kerüljön kiválasztásra, amely hozzájárul az EATMN általános teljesítményének optimalizálásához.

(2) Az ATS jelentéstételi irodák szükség esetén kötelesek segíteni a pilóták vagy az üzemeltetők, illetve a helyi vagy a központi ATFM-egység közötti információcserét.

(3) Az ATS-egységek gondoskodnak arról, hogy a repülőterek esetében alkalmazandó ATFM-intézkedések egyeztetésre kerüljenek az érintett repülőtér-irányító szervvel, mivel így biztosítható, hogy a repülőtér-tervezés és -használat hatékony, és az 1. cikk (3) bekezdésében említett valamennyi fél számára előnyös legyen.

(4) Az ATS-egységek – a helyi ATFM-egységen keresztül – minden olyan eseményről tájékoztatják a központi ATFM-egységet, amely befolyásolhatja a légiforgalmi irányítás kapacitását vagy a légi közlekedés iránti igényt.

(5) Az ATS-egységek időben és megfelelő minőségben az alábbi adatokat bocsátják a központi ATFM-egység rendelkezésére:

a) a rendelkezésre álló légtér és útvonalak;

b) az ATS-egység szektorok konfigurációja és aktiválása;

c) a repülőtéri gurulási idők;

d) a légiforgalmi irányítási szektorok és a repülőterek kapacitása;

e) a repülési útvonalak rendelkezésre állása, ideértve a 2150/2005/EK rendeletben meghatározott rugalmas légtér-felhasználási elv alkalmazása révén rendelkezésre álló útvonalakat is;

f) az aktualizált légi helyzetek;

g) a repülési tervektől való eltérések;

h) a légtér rendelkezésre állása, ideértve a 2150/2005/EK rendeletben meghatározott rugalmas légtér-felhasználási elv alkalmazása révén rendelkezésre álló légteret is;

i) a tényleges felszállási idők.

A fenti adatokat a központi ATFM-egység térítésmentesen hozza az 1. cikk (3) bekezdésében említett valamennyi fél tudomására, illetve azokat a központi ATFM-egység is térítésmentesen kapja meg.

(6) Az indulási repülőtér ATS-egysége gondoskodik arról, hogy:

a) abban az esetben, ha egy légi járatra ATFM indulási résidő vonatkozik, az adott résidő szerepeljen a légiforgalmi irányítói engedélyben;

b) a légi járatok betartsák az ATFM indulási résidőket;

c) azok a légi járatok, amelyek – az előre meghatározott tűréshatár figyelembevételével sem – tartják be becsült fékoldási idejüket, ne kapjanak felszállási engedélyt;

d) azok a légi járatok, amelyek repülési tervét elutasították vagy felfüggesztették, ne kapjanak felszállási engedélyt.

7. cikk

Az üzemeltetők általános kötelezettségei

(1) Minden egyes tervezett légi járatra csupán egyetlen repülési terv vonatkozhat. A benyújtott repülési tervnek megfelelően kell tükröznie a tervezett útvonalprofilt.

(2) Minden vonatkozó ATFM-intézkedést és azok módosítását a tervezett repülési műveletbe be kell építeni és a pilóta tudomására kell hozni.

(3) Olyan repülőtérről való indulás esetén, amelyre nem vonatkozik ATFM indulási résidő, az üzemeltetők felelősek becsült fékoldási idejük betartásáért, figyelembe véve a mellékletben szereplő, vonatkozó ICAO-rendelkezésekben rögzített tűréshatárt is.

(4) Amennyiben egy repülési terv az 5. cikk h) pontja értelmében felfüggesztésre kerül, az érintett üzemeltető köteles gondoskodni a repülési terv aktualizálásáról vagy törléséről.

8. cikk

A repülőtér-irányító szervek általános kötelezettségei

A repülőtér-irányító szervek – közvetlenül vagy a helyi ATFM-egységen vagy az ATS-egységeken vagy mindkettőn keresztül – minden olyan eseményről tájékoztatják a központi ATFM-egységet, amely befolyásolhatja a légiforgalmi irányítás kapacitását vagy a légi közlekedés iránti igényt. Amennyiben a tájékoztatás közvetlenül történik, a repülőtér-irányító szervek erről tájékoztatják a helyi ATFM-egységet és az ATS-egységeket.

9. cikk

A repülőtéri résidők és a repülési tervek közötti összhang

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a központi ATFM-egység vagy a helyi ATFM-egység, a repülőterek résidő-koordinátorainak vagy a koordinált repülőterek irányító szerveinek kérésére, még a repülés megkezdése előtt azok rendelkezésére bocsássa az adott repülőtérről megvalósítandó repülés elfogadott repülési tervét. A repülőterek résidő-koordinátorai vagy a koordinált repülőterek irányító szervei betekintést biztosítanak a központi ATFM-egység vagy a helyi ATFM-egység által rendelkezésre bocsátott elfogadott repülési tervekbe.

(2) A repülés megkezdése előtt az üzemeltetők mind az indulási, mind a rendeltetési repülőteret ellátják azokkal az információkkal, amelyek a repülési tervben szereplő repülési kód és az ahhoz kapcsolódó repülőtéri résidőhöz tartozó kód közötti korreláció létrehozásához szükségesek.

(3) Bármely üzemeltető, repülőtér-irányító szerv és ATS-egység jogosult arra, hogy a repülőtér résidő-koordinátorát tájékoztassa azon esetekről, amikor a légi járatokat ismételten a kiosztott résidőktől jelentősen eltérő időpontokban üzemeltetik, vagy a résidőket a kiosztás idején meghatározottól jelentősen eltérő módon használják fel, és ezek sértik a repülőtér működését vagy a légi forgalmat.

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a központi ATFM-egység tájékoztassa a repülőterek résidő-koordinátorait azon esetekről, amikor a légi járatokat ismételten a kiosztott résidőktől jelentősen eltérő időpontokban üzemeltetik, vagy a résidőket a kiosztás idején meghatározottól jelentősen eltérő módon használják fel, és ezek sértik az ATFM működését.

10. cikk

A kritikus eseményekkel kapcsolatos kötelezettségek

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az EATMN működésében bekövetkező zavarok minimalizálása érdekében a központi ATFM-egység a kritikus események kezelésére ATFM-intézkedéseket dolgozzon ki és ezeket közzé tegye.

(2) A kritikus eseményekre való felkészülés keretében az ATS-egységek és a repülőtér-irányító szervek egyeztetik a kritikus események által érintett üzemeltetőkkel a vészhelyzeti eljárások hatókörét és tartalmát, és ezen belül az elsőbbségi szabályokat érintő esetleges módosításokat.

A vészhelyzeti eljárások között a következők szerepelnek:

a) szervezeti és koordinációs rendelkezések;

b) a kritikus esemény által érintett területekre való bejutás szabályozására szolgáló ATFM-intézkedések, amelyek célja annak megelőzése, hogy a légi közlekedés iránti igény meghaladja az érintett légtér vagy az érintett repülőterek egy részének vagy egészének bejelentett kapacitását;

c) az elsőbbségi szabályok alkalmazásának körülményei, feltételei és eljárásai, a tagállamok alapvető biztonság-, illetve védelmi politikai érdekeinek szem előtt tartásával;

d) helyreállítási intézkedések.

11. cikk

Az ATFM-intézkedések betartásának nyomon követése

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy amennyiben egy adott év során egy repülőtér 80 %-os vagy annál kisebb mértékben tartja be az ATFM indulási résidőket, a repülőtér ATS-egysége jelentést adjon az előírások megsértéséről, valamint az ATFM indulási résidők betartása érdekében végrehajtott intézkedésekről. Az említett intézkedéseknek szerepelniük kell az érintett tagállam által a Bizottsághoz eljuttatandó jelentésben.

(2) Az érintett repülőtér ATS-egységének jelentést kell adnia minden olyan esetről, amikor a repülőtér nem tartotta be a repülési tervek elutasításáról vagy felfüggesztéséről szóló döntést, továbbá az ezen döntések betartásra érdekében tett intézkedésekről. Az említett intézkedéseknek szerepelniük kell az érintett tagállam által a Bizottsághoz eljuttatandó jelentésben.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy:

a) a központi ATFM-egység értesítse az érintett tagállamot arról, ha a tagállam egy évben az indulások több mint 0,6 %-át meghaladó mértékben biztosított eltérést;

b) amennyiben a tagállam az a) pont alapján értesítést kapott, készítsen és juttasson el a Bizottságnak egy olyan a jelentést, amely részletesen bemutatja a biztosított eltéréseket.

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy amennyiben az 5. cikk g) pontja alkalmazásából eredő ATFM-intézkedések megsértésére fény derül, a központi ATFM-egység tájékoztassa az üzemeltetőt az intézkedés megsértéséről.

(5) Az üzemeltetők a központi ATFM-egység számára az ATFM-intézkedések minden egyes megsértéséről jelentést készítenek, amelyben részletesen bemutatják azokat a körülményeket, amelyek következtében hiányzott a repülési terv vagy több párhuzamos repülési terv állt rendelkezésre, továbbá bemutatják az intézkedés megsértésének korrigálása érdekében hozott intézkedéseket.

(6) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a központi ATFM-egység éves jelentést készítsen, amely részletesen bemutatja azokat az eseteket, amikor a repülési terv hiányzott, vagy több párhuzamos repülési tervet nyújtottak be, továbbá arról, hogy e jelentés a Bizottsághoz eljusson.

(7) A tagállamok évente felülvizsgálatot végeznek az ATFM-intézkedések betartásáról annak biztosítása érdekében, hogy az 1. cikk (3) bekezdésében említett résztvevők javítsák az említett intézkedések betartásának mértékét.

12. cikk

Teljesítményértékelés

(1) A 11. cikk végrehajtása során a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a központi ATFM-egység az ATFM minőségét bemutató éves jelentést készítsen; e jelentésnek ki kell térnie:

a) az ATFM-intézkedések okaira;

b) az ATFM-intézkedések hatásaira;

c) az ATFM-intézkedések betartására;

d) arra, hogy az 1. cikk (3) bekezdésében említett felek hogyan járultak hozzá a hálózat általános hatásának optimalizálásához.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a központi ATFM-egység hozzon létre és tartson naprakészen nyilvántartást a 6. cikk (5) bekezdésében felsorolt ATFM-adatokról, továbbá a repülési tervekről, az üzemeltetési naplókról és a vonatkozó háttéradatokról.

Az első bekezdésben említett adatokat a megküldésüktől számított két évig meg kell őrizni és azokat a Bizottság, a tagállamok, az ATS-egységek és az üzemeltetők számára elérhetővé kell tenni.

Az adatokat a repülőtér-koordinátorok és a repülőtér-üzemeltetők számára hozzáférhetővé kell tenni annak érdekében, hogy azokat felhasználhassák a bejelentett kapacitás rendszeres értékeléséhez.

13. cikk

Biztonsági követelmények

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ATFM-rendszer és az ATFM-folyamatok minden jelentős módosítását megelőzően veszélyazonosítási, kockázatértékelési és -mérsékelési eljárásokat magában foglaló biztonságértékelésre kerüljön sor, beleértve a légiforgalom-szervezési rendszer teljes életciklusára kiterjedő biztonságkezelési folyamat értékelését is.

14. cikk

Kiegészítő követelmények

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a légiforgalomáramlás-szervezési folyamatokban részt vevő, az 1. cikk (3) bekezdésében említett felek személyzete:

a) megfelelően értesüljön az e rendeletben foglalt rendelkezésekről;

b) rendelkezzen a munkaköre ellátásához szükséges képzettséggel és képességekkel.

(2) A tagállamok minden szükséges intézkedést meghoznak annak biztosítására, hogy a légiforgalomáramlás-szervezési folyamatokban hatáskörrel rendelkező, az 1. cikk (3) bekezdésében említett felek:

a) kidolgozzák és naprakészen tartsák a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket, amelyek lehetővé teszik az üzemeltetési személyzet számára az e rendeletben foglalt rendelkezések alkalmazását;

b) biztosítsák, hogy a kézikönyvek következetesek, könnyen hozzáférhetők és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésüket és terjesztésüket megfelelő dokumentáció- és konfiguráció-kezelés jellemezze;

c) biztosítsák, hogy a munkamódszerek és az üzemeltetési eljárások e rendelettel összhangban legyenek.

15. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. A szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb 2011. szeptember 26-ig értesítik a Bizottságot ezen intézkedésekről, és haladéktalanul tájékoztatást nyújtanak az azokat érintő bárminemű későbbi módosításról.

16. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2011. szeptember 26-tól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2010. március 25-én.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

MELLÉKLET

A légiforgalomáramlás-szervezéssel kapcsolatos ICAO-rendelkezések jegyzéke

1. Chicagói Egyezmény, 11. melléklet (Légiforgalmi szolgálatok), 3. fejezet, 3.7.5. szakasz (Légiforgalmi irányító szolgálat) (13. kiadás, 2001. július, 47. módosítás).

2. ICAO Doc 4444 Légi navigációs szolgáltatásokkal kapcsolatos eljárások – légiforgalom-irányítás (PANS-ATM), 3. fejezet (ATS-kapacitás és légiforgalmi irányító szolgálat) (15. kiadás, 2007).

3. ICAO Doc 7030, Körzeti kiegészítő eljárások, Európai régió, 8.3. fejezet (Az ATFM-résidő-kiosztástól való eltérések) (5. kiadás, 2007).

4. ICAO Doc 7030, Körzeti kiegészítő eljárások, Európai régió, 8.4. fejezet, 1.c) pont (Az ATFM-intézkedések betartása a légijármű-üzemeltetők részéről) (5. kiadás, 2007).

5. ICAO Doc 7030, Körzeti kiegészítő eljárások, Európai régió, 2. fejezet, 2.3.2. bekezdés (A becsült fékoldási időtől való eltérések) (5. kiadás, 2007).