II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/123 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2019. január 24.)

a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 677/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

(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 (4) bekezdésére és 6. cikke (7) bekezdésére,

mivel:

(1) A hálózati funkciónak olyan általános érdekű szolgáltatásnak kell lennie, amely az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat (EATMN, a továbbiakban: hálózat) működését szolgálja, és annak keretében valósul meg. Ezeknek a hálózati funkcióknak hozzá kell járulniuk a légi közlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez a – szűkös erőforrások optimális felhasználását szavatolókat is magában foglaló – tevékenységek megfelelő szintű teljesítményének, átjárhatóságának, összeegyeztethetőségének és koordinációjának biztosításával.

(2) Az európai útvonalhálózat kialakítása, a hálózati kapacitás és a légiforgalmi áramlás szervezése, valamint a szűkös erőforrások koordinációja az 551/2004/EK rendelet szerint nem sértheti a tagállamok légterük felett gyakorolt szuverenitását és a közrendi, közbiztonsági és védelmi kérdésekkel kapcsolatos, az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([2]) említett felelősségeit.

(3) A hálózatnak magában kell foglalnia minden olyan tárgyi és operatív alkotóelemet, amelyek meghatározzák a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) európai régiójának légterében – ahol a tagállamok felelősek a légiforgalmi szolgálatok biztosításáért – használt légi járművek teljesítményét, különösen a pontosságát és repülési hatékonyságát.

(4) Az európai útvonalhálózatot úgy kell kialakítani, hogy az útvonalak hatékonyságát a repülés valamennyi szakaszában a „kaputól kapuig” elv szerint javítsa, különös tekintettel a repülési hatékonyságra és a környezetvédelmi szempontokra.

(5) Az egységes európai égbolton belüli hálózati műveletek folyamatos javítása és az európai szintű teljesítménycélok elérésének elősegítése érdekében a hatékony légtérszerkezetek kialakítását és a rendelkezésre álló kapacitás szervezését célzó operatív fellépésekre van szükség. Ezeknek az operatív fellépéseknek lehetővé kell tenniük a légtér hatékony felhasználását, valamint biztosítaniuk kell, hogy a légtérfelhasználók a kívánt útvonalakon repülhessenek.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

(6) A légiforgalmiáramlás-szervezés (ATFM) funkció a hálózati funkciók szerves részét képezi, és szerepe a rendelkezésre álló kapacitás felhasználásának optimalizálása a légtérfelhasználás keretében. Ezért szükség van ennek a funkciónak a további részletezésére, a 255/2010/EU bizottsági rendelet ([3]) megfelelő figyelembevételével.

(7) Az 551/2004/EK rendelet a légiforgalmi frekvenciák kezelési hatékonyságának javítása érdekében a folyamatok és eljárások koordinálását és harmonizálását célzó részletes végrehajtási szabályok elfogadásáról rendelkezik. Emellett a hálózat kialakításának és működtetésének támogatása érdekében a részletes végrehajtási szabályoknak elő kell írniuk a frekvenciákkal kapcsolatos igények korai azonosításának és kielégítésének összehangolását végző központi funkció létrehozását.

(8) A hálózat fejlesztésének és működtetésének optimalizálását az ICAO által az útvonal-kialakítás, a légiforgalmiáramlás-szervezés, illetve a frekvenciagazdálkodás és a radar transzponderkódok kezelése terén megtett munkára kell alapozni.

(9) A tagállamoknak eleget kell tenniük az ICAO felé az útvonal-kialakítás, a légiforgalmiáramlás-szervezés, illetve a frekvenciagazdálkodás és a radar transzponderkódok kezelése terén fennálló kötelezettségeiknek, és a hálózat tekintetében hatékonyabban kell végrehajtaniuk azokat. A hálózatirányítónak erre irányuló koordinációt és támogatást kell nyújtania.

(10) A légiforgalmiáramlás-szervezés (ATFM) funkció nem sértheti a 95/93/EGK tanácsi rendeletet ([4]). A hálózat be- és kilépési pontjainak számító repülőterek alapvetően járulnak hozzá a hálózat általános teljesítményéhez. Ennek okán ez a funkció kapcsolatot tart fenn a repülőtér-üzembentartókkal, amelyek a földi kapacitás optimalizálásának érdekében földi koordinátorként tevékenykednek. Ez hozzájárul a hálózat általános teljesítményének javításához. Emellett a hálózat rendelkezésre álló kapacitásának, többek között a repülőterek optimalizálása érdekében meg kell határozni a repülőtéri résidők és a repülési tervek közötti összhangot növelő eljárásokat.

(11) A rádióspektrum felosztása a Nemzetközi Távközlési Egyesület (ITU) keretében zajlik. A tagállamok felelőssége a polgári repülési követelményeik ismertetése a Nemzetközi Távközlési Egyesülettel, és ezt követően az általános légi forgalom céljára kiosztott frekvenciasáv optimális módon történő felhasználása. Ennek a területnek a politikáját és jogi keretét a 676/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ([5]) teremti meg.

(12) Az ICAO útmutató anyagot dolgozott ki a radar transzponderkódok, többek között az S-módú lekérdezési kódok, valamint a rádiófrekvencia-funkciók vonatkozásában. Emellett az ICAO európai régiójában az általános légi forgalmi célú frekvenciakijelölések nyilvántartására szolgáló rendszert működtet. Ez jelenleg a hálózatirányítóként eljáró Eurocontrol közreműködésével történik.

(13) Az MH 17 járat ukrán légtérben való 2014. július 17-i lelövéséhez, valamint a brüsszeli repülőtéren 2016. március 22-én végrehajtott terrortámadáshoz kapcsolódó események rávilágítottak egy olyan központi szerv létrehozásának szükségességére, amely hozzájárul a helyi, regionális és hálózati szintű enyhítő intézkedések koordinálásához, hogy a légi közlekedést érintő jövőbeli válsághelyzetekre időben érkezzen válaszlépés.

(14) A hálózatirányítónak pártatlan illetékes szervként kell fellépnie az 551/2004/EK rendeletben előírt hálózati funkciók végrehajtásához szükséges feladatok hatékony és megfelelő erőforrásokkal való teljesítése érdekében. A hálózatirányítói funkcióra pályázóknak bizonyítékkal kell szolgálniuk azokra az eszközökre és erőforrásokra vonatkozóan, amelyek biztosításával a tervek szerint eleget tesznek a szóban forgó szervre vonatkozó követelményeknek. A hálózatirányítót a funkció ellátására kijelölt szerv egy vezetőjének kell képviselnie.

(15) A teljesítménycélokkal összhangban lévő következetes hálózati szintű operatív és stratégiai célkitűzések kidolgozása és elősegítése érdekében előnyös egyetlen szervet megbízni a helyi és szubregionális szinten tett fellépéseket támogató különböző hálózati funkciók koordinálásával. Mindazonáltal, a hálózati funkciókat az operatív érdekelt feleknek és a hálózatirányítónak, valamint a tagállami és funkcionális légtérblokk szintnek kell ellátnia, az e rendelet által előírt felelősségi rend szerint.

([3]) A Bizottság 255/2010/EU rendelete (2010. március 25.) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 80., 2010.3.26., 10. o.).

([4]) A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 676/2002/EK határozata (2002. március 7.) az Európai Közösség rádióspektrum-politikájának keretszabályozásáról („Rádióspektrum-határozat") (HL L 108., 2002.4.24., 1. o.).

(16) 2017-ben a Bizottság felülvizsgálta a hálózati funkciók irányítását, pénzügyi vonatkozásait, költségbázisát és költséghatékonyságát. E felülvizsgálat nyomán tett egyik megállapítás az volt, hogy a hálózatirányítónak megerősített irányítást és nagyobb igazgatási önállóságot kell biztosítani.

(17) A hálózati funkciókat költséghatékony módon kell ellátni, különösen el kell kerülni a párhuzamos erőfeszítéseket.

(18) A hálózatirányító kötelezettségeit és feladatait egyértelműen meg kell határozni a hálózati funkciók végrehajtásának és a hálózati teljesítmény tekintetében. Ennek magában kell foglalnia minden olyan szolgáltatást vagy tevékenységet, amelyek biztosítására vagy elvégzésére központilag kell sort keríteni az operatív érdekelt felek javára, az ilyen érdekelt felekkel egyetértésben meghatározott munkamegállapodásokkal és működési folyamatokkal összhangban.

(19) A hálózatirányítóra az infrastruktúra és a közös hálózati támogató szolgáltatások nyomon követésével összefüggésben rótt feladatok végrehajtása során teljes mértékben figyelembe kell venni a tagállamok és az operatív érdekelt felek véleményét.

(20) A hálózatirányítót be kell vonni a hálózati funkciók nemzeti és szubregionális szinten való végrehajtásához kapcsolódó olyan tervek és operatív fellépések előkészítésébe, amelyek hatással vannak a hálózati teljesítményre.

(21) A hálózat megfelelő teljesítményének biztosítása érdekében a hálózatműködtetési tervnek olyan operatív fellépéseket és helyi referenciaértékeket kell tartalmaznia, amelyek figyelembe veszik a változó hálózati feltételeket, és céljuk az uniós szintű teljesítménycélok elérése. Emellett a hálózatirányítónak azonosítania kell a működtetési korlátokat és a szűk keresztmetszeteket, és megfelelő fellépésekre kell javaslatot tennie.

(22) Az uniós légiforgalmiáramlás-szervezés folyamatos javítása, a légi forgalom növekedésére való felkészülés, a rendelkezésre álló kapacitás legjobb felhasználása, valamint a légiforgalmi áramlás környezeti hatásának csökkentése érdekében alapvető fontosságú a hatékony és eredményes gazdálkodási elvek alkalmazása. Ezért szükség van a hálózati teljesítmény javításához kapcsolódó tervezés és végrehajtás közös keretének meghatározására. Ennek érdekében egy stratégiai tervet és egy működtetési tervet kell kidolgozni a hálózat szintjén.

(23) A légiforgalmiáramlás-szervezés javítása és a megfelelő korrekciós intézkedések meghozatala érdekében a hálózatirányítónak és az operatív érdekelt feleknek együtt kell működniük. A hálózatirányítónak különösen képesnek kell lennie arra, hogy a rendelkezésre álló kapacitás legjobb felhasználása és e kapacitás ATC-szektorok általi legjobb biztosítása érdekében ATFM intézkedéseket vezessen be.

(24) A hálózati funkciók nem sérthetik az 549/2004/EK rendeletnek az alapvető légiközlekedés-védelmi, illetve védelmi politikai érdekek megóvását biztosító 13. cikkét. A hálózati funkciók nem sérthetik továbbá a rugalmas légtérfelhasználás alkalmazását, amelyről az 551/2004/EK rendelet 7. cikke rendelkezik.

(25) A hálózati funkciókat és a funkcionális légtérblokkok szintjén szervezett műveleteket össze kell hangolni.

(26) A katonai műveletek hatékonysága, valamint a polgári-katonai együttműködés és koordináció rendkívüli fontosságot képvisel a kitűzött célok elérése szempontjából. Ennek a rendeletnek nem kell kiterjednie a műveleti légiforgalmi rendszer keretében végrehajtott katonai műveletek és kiképzések tartalmára, hatókörére és végrehajtására. Mindazonáltal, a biztonság és a kölcsönös hatékonyság érdekében fontos, hogy lefedje az említett műveletek és az e rendelet hatálya alá tartozó műveletek közötti kapcsolódási pontokat.

(27) Az operatív érdekelt felekkel folytatott konzultációt lehetővé tevő hatékony keret létrehozásával, valamint részletes munkamegállapodások és működési folyamatok kidolgozásával szükség van a hálózati funkciók kellő időben történő és hatékony végrehajtásának biztosítására, valamint a hálózatirányító támogatására a feladatai ellátása során.

(28) Hatékony konzultációkat kell folytatni az érdekeltekkel nemzeti szinten, a funkcionális légtérblokk szintjén, valamint hálózati szinten.

(29) A hálózati funkciók végrehajtásával kapcsolatos megfelelő irányítás biztosítása érdekében létre kell hozni egy hálózati igazgatótanácsot.

(30) A hatékony döntéshozatal biztosítása érdekében a hálózati igazgatótanácsnak operatív és vezetői feladatokkal felruházott, és az ATM területén kiterjedt ismeretek és szakértelem birtokában lévő korlátozott számú tagból kell állnia. Ezeknek a tagoknak kiegyensúlyozott módon kell ellátniuk valamennyi érdekelt fél érdekeinek képviseletét. A társult országoknak a hálózatirányító munkájához hozzájáruló léginavigációs szolgáltatói számára szintén biztosítani kell, hogy képviselőik révén részt vegyenek a hálózati igazgatótanácsban.

(31) A hálózati igazgatótanácsnak a döntéshozatal során az operatív vezetőkből álló műveleti munkacsoportnak kell támogatást nyújtania a megfelelő információk és tanácsok biztosításával.

(32) A hálózati szintű válságkezelés hatékonyságának biztosítása, valamint az Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység feladatai ellátásában való támogatása érdekében létre kell hozni az állami kapcsolattartó pontok hálózatát. Válsághelyzetek esetén a kapcsolattartó pontoknak elő kell segíteniük a nemzeti hatóságok bevonását, valamint biztosítaniuk kell a tagállami szintű megfelelő struktúrákkal való szoros együttműködést.

(33) Tekintettel a tagállamok légterük felett gyakorolt szuverenitására, közrendi, közbiztonsági és védelmi kérdésekkel kapcsolatos követelményeire, valamint hálózati funkciókkal kapcsolatos felelősségére, a tagállamokat tájékoztatásban kell részesíteni a hálózati teljesítményre jelentős hatással lévő valamennyi intézkedésről, és ezeket illetően konzultációt kell folytatni velük. Nézőpontjaik figyelembevétele érdekében a Bizottságnak a lehető legjobban ki kell használnia a meglévő bizottsági üléseket.

(34) A hálózatirányító költségvetésének lehetővé kell tennie, hogy a hálózatirányító elérje a teljesítményrendszerben meghatározott konkrét célokat és végrehajtsa munkaprogramját. A költségvetést úgy kell kialakítani, hogy az megkülönböztethető legyen a hálózatirányítói feladatok ellátásával megbízott olyan szerv költségvetésétől, amely bármilyen más tevékenységet is végez. A hálózati igazgatótanácsnak ellenőriznie kell, hogy a hálózatirányító költségvetése összhangban áll-e a hálózatirányító éves munkaprogramjával.

(35) A Bizottságnak gondoskodnia kell a hálózatirányító megfelelő felügyeletéről. E felügyeletnek figyelembe kell vennie, hogy a hálózatirányító tanúsítására és ellenőrzésére illetékes hatóság szerepét az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége tölti be.

(36) Az egységes európai égbolt páneurópai dimenziójának erősítése érdekében azokat a harmadik országokat, amelyek megállapodást kötöttek az Unióval, be kell vonni a hálózati funkciók létrehozásába és végrehajtásába.

(37) E rendelet kellőképpen figyelembe veszi a hálózati funkciók 2011 óta történő végrehajtásából nyert tapasztalatokat, és felülvizsgált egységes szabályokat határoz meg a hálózati funkciók végrehajtására vonatkozóan. Ezért a 677/2011/EK bizottsági rendeletet ([6]) hatályon kívül kell helyezni.

(38) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Egységes Égbolt Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) E rendelet az 551/2004/EK rendelet 6. cikkével összhangban megállapítja a légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciók (a továbbiakban: hálózati funkciók) végrehajtásának részletes szabályait. Emellett meghatározza a hálózati válsághelyzetek kezelésére vonatkozó szabályokat.

(2) E rendelet hatálya alá a következő hálózati funkciók tartoznak:

a) az európai útvonalhálózat-kialakítás (ERND);

([6]) A Bizottság 677/2011/EU rendelete (2011. július 7.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 185., 2011.7.15., 1. o.).

b) az 551/2004/EK rendelet 6. cikkének (7) bekezdésében és a 255/2010/EU rendeletben említett légiforgalmiáramlás-szervezés (ATFM).

c) a szűkös erőforrások koordinálására tekintettel:

i. az általános légi forgalom által használt repülési frekvenciasávokon belüli rádiófrekvenciák;

ii. a radar transzponderkódok.

(3) A hálózati funkciók végrehajtásának céljából e rendelet a tagállamokra, a hálózatirányítóra, az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségére (a továbbiakban: Ügynökség), a légtérfelhasználókra, a léginavigációs szolgáltatókra, a repülőtér-üzembentartókra, a repülőtéri résidő-koordinátorokra, illetve helyi és nemzeti szinten, illetve a funkcionális légtérblokk szintjén alkalmazandók.

(4) E rendelet az ICAO európai régiójának légterére alkalmazandó, ahol a tagállamok felelősek az 549/2004/EK rendelet 2. cikkének (11) bekezdése értelmében vett légiforgalmi szolgálatok biztosításáért. E rendelet az ICAO európai, észak-atlanti, afrikai és közel-keleti régiójára is alkalmazandó lehet, ahol a 24. cikk (1) bekezdésében említett harmadik országok feladata a légiforgalmi szolgálatok biztosítása.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az 549/2004/EK rendelet 2. cikkében, a 255/2010/EU bizottsági rendelet 2. cikkében és a 2150/2005/EK bizottsági rendelet ([7]) 2. cikkében szereplő fogalommeghatározások érvényesek.

Ezenkívül a következő fogalommeghatározások is alkalmazandók:

1. „szűkös erőforrások”: az ATM hatékony működéséhez használt és korlátozott mennyiségben rendelkezésre álló eszközök, amelyek koordinálását központilag a hálózatirányító végzi az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat (a továbbiakban: hálózat) teljesítményének biztosítása érdekében;

2. „repülési frekvenciasáv”: az ITU Nemzetközi Rádiószabályzat frekvencia-kiosztási táblázatába bejegyzett adott frekvenciasáv, amelyben általános légiforgalmi célú frekvenciakijelöléseket hajtanak végre;

3. „repülőtér-üzembentartó”: az a szerv, amely – adott esetben egyéb tevékenységekhez kapcsoltan vagy más módon – nemzeti jogszabályok vagy rendelkezések alapján ellátja a repülőtéri létesítmények igazgatásának és kezelésének feladatát, és összehangolja, valamint ellenőrzi az érintett repülőtéren vagy repülőtér-rendszeren belül a különféle üzemeltetők tevékenységeit;

4. „repülőtéri résidő-koordinátor”: a 95/93/EGK rendelet 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban kinevezett képesített természetes vagy jogi személy;

5. „operatív érdekelt felek”: olyan polgári és katonai légtérfelhasználók, polgári és katonai léginavigációs szolgáltatók és repülőtér-üzembentartók, amelyek tevékenységüket az 1. cikk (4) bekezdésében említett légtérben fejtik ki;

6. „hálózatirányító”: az 551/2004/EK rendelet 6. cikkében említett funkciók végrehajtásához szükséges feladatokkal megbízott szerv;

7. „társult országok”: olyan harmadik országok, amelyek tagjai az Eurocontrolnak, kivéve azokat, amelyek a 24. cikk (1) bekezdésének megfelelően részt vesznek a hálózatkezelő munkájában;

8. „teljesítményrendszer”: az egységes európai égbolton belüli léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerinti javításának keretszabályozása;

([7]) A Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 23.) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 342., 2005.12.24., 20. o.).

9. „együttműködésen alapuló döntéshozatal”: olyan folyamat, amelynek során a döntéseket a tagállamokkal, az operatív érdekelt felekkel és adott esetben egyéb szereplőkkel folytatott együttműködés és konzultáció alapján hozzák meg, a 15–17. cikkekkel összhangban;

10. „teljesítmény-felülvizsgálati szerv”: az egységes európai égbolt keretében a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményével foglalkozó, az (EU) 2016/2296 bizottsági végrehajtási határozata ([8]) által létrehozott független szakértői csoport;

11. „hálózati igazgatótanács”: az e rendelet által létrehozott tanács, amely a 18. cikkel összhangban nyomon követi és irányítja a hálózati funkciók végrehajtását, többek között a hálózatirányító feladatainak elvégzését;

12. „operatív fellépés”: a hálózatműködtetési tervben az operatív érdekelt felek és a hálózatirányító közötti együttműködésen alapuló döntéshozatal révén meghatározott helyi, nemzeti, funkcionális légtérblokk vagy hálózati szintű fellépés;

13. „hálózati válsághelyzet”: olyan helyzet, amikor a léginavigációs szolgálat megkövetelt szintű biztosítására nincs lehetőség, amelynek eredményeképp a hálózat kapacitása jelentősen csökken, vagy a hálózat kapacitása és a fellépő igény között jelentős aránytalanság mutatkozik, vagy a hálózat egy vagy több részén szokatlan vagy váratlan helyzet következtében jelentős információáramlási hiba lép fel;

14. „polgári-katonai együttműködés”: a légiforgalmi szolgáltatás polgári és katonai hatóságai és 3. cikk (1) bekezdésében említett szereplői közötti együttműködés, amely a biztonságos, hatékony és harmonizált légtérfelhasználás biztosításához szükséges;

15. „feltételes útvonal (CDR)”: olyan légiforgalmi szolgálati útvonal, amely repüléstervezés és felhasználás céljára csak meghatározott feltételek mellett áll rendelkezésre;

16. „európai képviseleti szervek”: az operatív érdekelt felek egy vagy több kategóriájának érdekeit európai szinten képviselő bármilyen jogi személy vagy szervezet;

17. „állami kapcsolattartó pont”: a válságkezelés keretében a tagállamokon belüli olyan személyek, akik biztosítják a kapcsolatot a megfelelő nemzeti válságkezelő struktúrák és szervezetek, valamint az Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység között;

18. „hálózatot érintő hatás”: a III. mellékletben meghatározott rádiófrekvencia funkció összefüggésében kialakuló olyan helyzet, amelyben egy frekvenciakijelölés rontja, akadályozza vagy megszakítja a hálózat egy vagy több rádiófrekvencia-kijelölésének működését, vagy ellentétben áll az e rendelet hatálya alá tartozó repülési frekvenciasávok optimális felhasználásával;

19. „légtérkialakítás”: olyan folyamat, amely biztosítja a korszerű navigációs képességek és technikák, a fejlett útvonalhálózat és a kapcsolódó szektorokra bontás, az optimalizált légtérszerkezetek és a kapacitásnövelő légiforgalmi szolgáltatási eljárások kifejlesztését és végrehajtását;

20. „légtérfelhasználás”: a légtér üzemeltetési szempontú felhasználási módja;

21. „szabad útvonalú légtér”: meghatározott légtér, amelyben a felhasználók a légtérbe való belépési és a légtérből való kilépési pontok között szabadon, a légiforgalmi szolgálati útvonalhálózatra való tekintet nélkül tervezhetik útvonalaikat;

22. „légiforgalmi irányítási szektor (ATC-szektor)”: a légtér meghatározott része, amelyben a légiforgalmi irányításért egy adott időpontban egy légiforgalmi irányítói csapat felelős;

23. „légtérfelhasználó által kérelmezett útvonal”: a légijármű-üzemeltetők által kérelmezett, a légtérkialakítás szakaszában igényeiknek megfelelőnek nyilvánított útvonal.

24. „szektorkonfiguráció”: légtérszektorokat kombináló rendszer, amelynek célja a működési követelményeknek való lehető legjobb megfelelés biztosítása és a légtér rendelkezésre állásának optimalizálása;

([8]) A Bizottság (EU) 2016/2296 végrehajtási határozata (2016. december 16.) az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgálati szerveként kijelölt független szakértői csoport létrehozásáról (HL L 344., 2016.12.17., 92. o.).

25. „légiforgalmi szolgálati útvonal (ATS-útvonal)": a légtérszerkezet meghatározott része, amelyet a légi forgalom áramlásának kezelése céljából a légiforgalmi szolgálatok ellátásához szükséges módon alakítottak ki;

26. „frekvenciakijelölés": olyan engedély, amelyet egy tagállam ad egy rádiófrekvencia vagy rádiófrekvencia-csatorna meghatározott feltételek melletti használatára;

3. cikk

A hálózat szereplői

(1) E rendelet alkalmazásában a hálózat magában foglalja a repülőtereket, a légtérszerkezeteket és az ezeket összekapcsoló kapcsolódási pontokat, valamint az EATMN infrastruktúráját és műveleti képességeit, amelyek együtt a polgári és a katonai légtérfelhasználókat szolgálják ki.

(2) Az operatív érdekelt felek és a hálózatirányító felelősségi körük keretei között a 8. és 9. cikkben megjelölt hálózatstratégiai tervvel és hálózatműködtetési tervvel összhangban megtervezik, kialakítják, működtetik és nyomon követik az (1) bekezdésben említett hálózati szereplőket, a hálózat hatékonyságának, átjárhatóságának és összekapcsolhatóságának javítása, valamint a teljesítményrendszerben meghatározott helyi és uniós szintű teljesítménycélok elérése céljából.

II. FEJEZET

A HÁLÓZATI FUNKCIÓK SZERVEZÉSE ÉS KEZELÉSE

4. cikk

A hálózatirányító kijelölése és a hálózatirányítóra a kijelölést követően háruló feladatok

(1) A hálózatirányító kijelölésére az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összhangban elfogadott bizottsági határozat formájában kerül sor. A határozat tartalmazza a kijelölés feltételeit, többek között a hálózatirányító finanszírozását.

(2) A hálózatirányító megbízatása legalább a teljesítményrendszer [*390/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet* ([9]) *8. cikke*] szerinti két referencia-időszakának megfelelő ideig tart.

(3) Egy szerv csak akkor jelölheti ki hálózatirányítónak, ha eleget tesz a következő feltételeknek:

a) a 7. cikkben meghatározott feladatok ellátásához szükséges szakértelemről és képességekről tesz tanúbizonyságot;

b) ismerteti a megbízatás ideje alatt elérni tervezett fő célkitűzéseket, valamint azt, hogy miként fog magas színvonalú szolgáltatásokat biztosítani az operatív érdekelt felek számára;

c) ismerteti az alkalmazni tervezett megközelítést és eszközöket, valamint ismerteti, hogy miként tervezi ellátni a hálózatirányítói feladatokat;

d) ha már folytat a hálózati funkciók végrehajtásához szükségesektől eltérő tevékenységeket, akkor bizonyítékkal szolgál arra vonatkozóan, hogy ezeknek az egyéb tevékenységeknek a folytatása a 7. cikkben megjelölt hálózatirányítói feladatoktól függetlenül fog történni.

(4) Kijelölését követően a hálózatirányító:

a) az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelettel ([10]) összhangban megszerzi az Ügynökség által kiállított tanúsítványt;

b) a 7. cikkben megjelölt feladatok független, pártatlan és költséghatékony módon való ellátásához szükséges műveleti és műszaki szakértelmet tart fenn;

([9]) A Bizottság 390/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének létrehozásáról (HL L 128., 2013.5.9., 1. o.).

([10]) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

c) a III. és az V. fejezet irányításra és konzultációra vonatkozó rendelkezései szerint jár el;

d) elkerüli az összeférhetetlenséget;

e) feladatai ellátása során a vonatkozó uniós jogszabályok szerint jár el;

f) gondoskodik az érzékeny adatok biztonságos kezeléséről;

g) egy vezetőt nevez ki képviselőjeként, aki felelősségre vonható és elszámoltatható a hálózatirányító feladatainak teljesítését, valamint az emberi és pénzügyi erőforrások kezelését illetően.

(5) A Bizottság rendszeresen nyomon követi a hálózatirányító munkáját, és értékeli, hogy a hálózatirányító eleget tesz-e az e cikk (3) és (4) bekezdéseiben említett feltételeknek, valamint a 7. cikkben megjelölt feladatoknak.

5. cikk

Értékelés

A Bizottság legkésőbb a teljesítményrendszer minden referencia-időszaka után értékeli, hogy a hálózati funkciók végrehajtására hatékonyan módon került-e sor, valamint hogy a hálózatirányító a 4. cikk (4) bekezdése szerint eredményesen látja-e el a feladatát.

6. cikk

Visszavonási feltételek

(1) A hálózatirányító kijelölésének Bizottság általi visszavonása a következő körülmények fennállás esetén indokolt:

a) a 4. cikkben és a hálózatirányító kijelöléséről szóló bizottsági határozatban említett követelmények teljesítésének elmaradása;

b) a teljesítménycélok elérésének jelentős vagy tartós elmaradása.

(2) A kijelölés visszavonása esetén a hálózatirányító olyan megfelelő intézkedéseket hoz és hajt végre, amelyek egy másik szerv hálózatirányítóként való kijelöléséig biztosítják a szolgáltatás folytonosságát a hálózati funkciók végrehajtásában.

7. cikk

A hálózatirányító feladatai

(1) A hálózatirányító támogatja a hálózati funkciók végrehajtását, és e célból:

a) a teljesítményrendszerrel és az ATM-főtervvel összhangban létrehozza és naprakészen tartja a 8. cikkben megjelölt hálózatstratégiai tervet, az ICAO európai régióra érvényes megfelelő léginavigációs tervének és a kapcsolódó dokumentumoknak a figyelembevételével;

b) a hálózatstratégiai terv végrehajtása érdekében létrehozza a 9. cikkben megjelölt, és a referencia-időszak naptári éveit, valamint az éves, szezonális, heti és napi időszakokat lefedő hálózatműködtetési tervet;

c) az I. mellékletben meghatározottak szerint kidolgozza, megszervezi és biztosítja az integrált európai útvonalhálózat-kialakítási funkciót;

d) koordinálja a légiforgalmi áramlást és a kapacitáskezelést, valamint az ATFM központi egységén keresztül a II. mellékletben meghatározottak szerint koordinálja és végrehajtja az ATFM intézkedéseket;

e) az 551/2004/EK rendelet 6. cikkének (4) bekezdése a) és b) pontjaiban előírtak és a III. mellékletben meghatározottak szerint biztosítja a rádiófrekvenciák koordinációjára szolgáló központi funkciót, többek között a rádiófrekvencia-kijelölési adatok rögzítését lehetővé tevő központi nyilvántartást;

f) a IV. mellékletben meghatározottak szerint koordinálja a radar transzponderkódok kiosztásának folyamatait;

g) megszervezi a hálózati funkciók irányítását és működtetését;

h) a 19. és 21. cikkel összhangban koordinálja és támogatja a hálózati válsághelyzetek kezelését; és a Bizottsággal folytatott konzultációt követően Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egységhez fordul;

i) a hálózati funkciókhoz kapcsolódóan biztosítja a koordinációt az ICAO európai régiójától eltérő ICAO régiókkal, valamint a hálózatirányító munkájában részt nem vevő országokkal;

j) létrehozza, naprakészen tartja és végrehajtja a hálózatirányító többéves munkaprogramját és a kapcsolódó költségvetést;

k) kidolgoz és végrehajt egy olyan figyelmeztető vagy riasztórendszert, amelynek segítségével a repülési tervek elemzésére alapuló adatokat biztosít a Bizottság számára, hogy ez utóbbi nyomon tudja követni a légi fuvarozókra vonatkozóan a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([11]) alapján elrendelt működési tilalmak és/vagy az egyéb biztonsági és védelmi intézkedések betartását;

l) biztosítja az ICAO által a hálózati funkcióknak az ICAO európai régiójában való végrehajtásához kapcsolódó feladatokkal kapcsolatban kért támogatást, miután együttműködési megállapodásokat kötött az ICAO-val.

(2) A hálózatirányító emellett hozzájárul az egységes európai égbolton belüli hálózati műveletek, valamint a hálózat általános teljesítményének folyamatos javításához, különös tekintettel a teljesítményrendszer végrehajtására. Ennek keretében a hálózatirányító:

a) biztosítja, hogy a hálózatstratégiai terv és a hálózatműködtetési terv hozzájárul az uniós szintű célkitűzések és a kapcsolódó helyi teljesítménycélok eléréséhez, valamint nyomon követi a tervek végrehajtását;

b) a teljesítményrendszerrel összhangban kidolgoz egy hálózati teljesítménytervet, és a Bizottság általi jóváhagyását követően gondoskodik annak végrehajtásáról;

c) kezdeményezi, támogatja és koordinálja az operatív érdekelt felek közötti együttműködést az operatív fellépések kidolgozásában és végrehajtásában, a rendelkezésre álló légtér és kapacitás hatékony felhasználásának biztosítása, valamint a hálózati késések csökkentése érdekében;

d) a hálózatműködtetési tervben azonosít minden olyan kezdeményezést, amely támogatja a határokon átnyúló koordináció fejlesztését és a határokon átnyúló légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok biztosítását, kiemelve azokat, amelyektől különösen függ a hálózati teljesítményterv teljesítése;

e) az operatív érdekelt felekkel együttműködésben azonosítja a hálózati szintű működésbiztonsági veszélyeket, értékeli a kapcsolódó hálózatbiztonsági kockázatokat, és jelentést nyújt be ezekről az Ügynökségnek;

f) forgalmi előrejelzésre vonatkozó információkat, valamint a teljesítményrendszer végrehajtásának keretében végzett működési teljesítményelemzéseket biztosít az operatív érdekelt felek, az illetékes tagállami hatóságok és a Bizottság számára;

g) támogatást nyújt az operatív érdekelt feleknek a légtér vagy az ATM-rendszer jelentős fejlesztéseinek bevezetésével kapcsolatos átmeneti tervek kidolgozásában és végrehajtásában;

h) együttműködésen alapuló döntéshozatal révén kidolgozza a légiforgalmiáramlás-szervezésben beálló késések hozzárendelésére vonatkozó eljárásokat, valamint a léginavigációs szolgáltatók, a repülőterek és a nemzeti felügyeleti hatóságok részvételével zajló működtetés utáni kiigazítási folyamatot szervez meg, a légiforgalmiáramlás-szervezésben beálló késések mérésével, osztályozásával és hozzárendelésével kapcsolatos kérdések kezelése érdekében;

i) támogatást nyújt az operatív érdekelt feleknek a rugalmas légtérfelhasználás 2150/2005/EK bizottsági rendelet szerinti végrehajtásában.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett feladatok ellátása érdekében a hálózatirányító:

a) biztosítja a hálózati szintű együttműködésen alapuló döntéshozatal támogatására szolgáló eszközök, eljárások és következetes adatok rendelkezésre állását, valamint az ilyen adatok megosztását. Ezek az adatok magukban foglalják a repülésiterv-feldolgozó és az európai adatkezelő rendszereket és a hálózati funkciók végrehajtásának szempontjából lényeges légiforgalmi információkat, valamint egy elektronikus integrált tájékoztató portált, amelyhez az érdekelt felek az 551/2004/EK rendelet 3a. cikke alapján férhetnek hozzá;

([11]) Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2005.12.27., 15. o.).

b) a hálózat hatékonyságának, átjárhatóságának és összekapcsolhatóságának javítása érdekében egységesített és koordinált módon közelíti meg a hálózat valamennyi tervezési és operatív tevékenységét, beleértve a hálózat általános teljesítményének nyomon követését és javítását;

c) az uniós eljárásoknak megfelelően hozzájárul a hálózati funkciókkal kapcsolatos ICAO dokumentumok módosításához;

d) támogatást nyújt az operatív érdekelt feleknek a légiforgalmi szolgáltatási és/vagy a léginavigációs szolgálati (ATM/ANS) rendszerek és eljárások ATM-főterv szerinti üzemeltetésében rájuk rótt kötelezettségek teljesítésében, különös tekintettel a 409/2013/EU bizottsági végrehajtási rendeletben ([12]) meghatározott közös projektekre;

e) támogatást nyújt a Bizottságnak és a 409/2013/EU végrehajtási rendelet 9. cikkében említett üzemeltetési vezetőnek a közös projekteknek az említett rendelet 5. cikke szerinti kidolgozásában, elfogadásában és végrehajtásában;

f) a 409/2013/EU végrehajtási rendelet 9. cikke (7) bekezdésnek a) pontjával és 12. cikkének (2) bekezdésével összhangban együttműködési megállapodásokat köt az üzemeltetési vezetővel;

g) nyomon követi a hálózati funkciók végrehajtásának céljából lényeges infrastruktúra teljesítményét, azaz:

i. a navigációs alkalmazások végrehajtását és működését támogató földre telepített navigációs rendszerek lefedettsége;

ii. a navigációs alkalmazások végrehajtását és működését támogató űrbe telepített navigációs rendszerek lefedettsége, a következők által biztosított információk alapján:

a. a Galileo referenciaközpont (GRC) a globális navigációs műholdrendszer (GNSS) alaprendszereinek tekintetében;

b. az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) szolgáltatója az EGNOS rendszer tekintetében;

iii. felügyeleti lekérdező állomások és repülőelektronikák;

iv. adatkapcsolati kommunikációk;

v. összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszerek (ACAS);

vi. fedélzeti magasságmérők;

h) az operatív érdekelt felek által igényelt és a hálózatműködtetési teljesítmény javítása érdekében, illetve költséghatékonysági megfontolásokból központilag végrehajtott hálózati funkciókhoz kapcsolódó közös hálózati támogató szolgáltatásokat fejleszt ki, szervez meg és biztosít, mint amilyen:

i. az ATM üzenetküldő központ;

ii. a hálózati címek kezelőszolgáltatása.

i) támogatást nyújt a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([13]) szerint a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálásával vagy az ilyen helyzetek bekövetkezésének elemzésével megbízott szervezetek számára, ha felkérést kap ilyen támogatás nyújtására;

([12]) A Bizottság 409/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a közös projektek meghatározásáról, az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv irányítási struktúrájának létrehozásáról, valamint a főterv kivitelezését támogató ösztönzők megállapításáról (HL L 123., 2013.5.4., 1. o.).

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).

j) az 550/2004/EK rendelet 13. cikkével összhangban működési adatokat cserél az operatív érdekelt felekkel;

k) összegyűjti, egységesíti és elemzi az I–VI. mellékletekben azonosított valamennyi adatot, és kérésre átadja ezeket az adatokat a Bizottságnak, az Ügynökségnek és teljesítmény-felülvizsgálati szervnek.

(4) A hálózatirányító válaszol a Bizottságtól, a tagállamoktól vagy az Ügynökségtől érkező és a különböző funkciókhoz kapcsolódó információnyújtásra, tanácsadásra, elemzésre vagy egyéb hasonló mellékfeladatokra irányuló eseti felkérésekre.

8. cikk

Hálózatstratégiai terv

(1) A hálózatirányító az ATM-főtervvel összhangban és együttműködésen alapuló döntéshozatal révén létrehozza és naprakészen tartja a hálózatstratégiai tervet. A hálózatstratégiai terv a hálózat hosszú távú perspektíváira vonatkozó iránymutatásokkal szolgál, összhangban van a teljesítményrendszer referencia-időszakaival, és a hálózatirányító megbízatási idejére terjed ki.

(2) A hálózatstratégiai terv kidolgozása az V. mellékletben szereplő minta alapján történik. A tagállamokkal folytatott konzultációt követően a hálózati igazgatótanács jóváhagyja és a Bizottság elfogadja a hálózatstratégiai tervet.

(3) A hálózatstratégiai terv célja a hálózati funkciók teljesítményrendszerben kitűzött teljesítménycéljainak elérése.

(4) A hálózatstratégiai tervet az egyes referencia-időszakok kezdete előtt legalább 12 hónappal aktualizálják.

9. cikk

Hálózatműködtetési terv

(1) A hálózatirányító az operatív érdekelt felekkel együttműködésben részletes hálózatműködtetési tervet dolgoz ki a hálózatstratégiai terv műveleti szinten való rövid- és középtávú végrehajtása érdekében együttműködésen alapuló döntéshozatal révén.

(2) A hálózatműködtetési terv a referencia-időszak naptári éveire és az éves időszakokra vonatkozóan tartalmazza az operatív fellépéseket.

(3) A hálózatműködtetési terv tartalmazza a VI. mellékletben meghatározott információkat. A hálózatműködtetési tervet a hálózati igazgatótanács jóváhagyja.

(4) A hálózatműködtetési terv tartalmazza az alábbiakat:

a) a hálózatműködtetési teljesítménykövetelményeket és a légiforgalmiáramlás-szervezésben beálló késések helyi referenciaértékeit az uniós szintű teljesítménycélok eléréséhez való hozzájárulás céljából;

b) a referencia-időszak naptári éveit, valamint az éves, szezonális, heti és napi időszakokat lefedő, valamint a legutóbbi forgalmi előrejelzést és annak alakulását figyelembe vevő teljesítményrendszerben szereplő uniós szintű teljesítménycélok és helyi teljesítménycélok eléréséhez hozzájáruló operatív fellépéseket.

(5) A hálózatműködtetési terv valamennyi hálózati funkcióra és katonai követelményre – amennyiben a tagállamok közlik ezeket a követelményeket – vonatkozóan tartalmazza az operatív fellépéseket. Ezeknek az operatív fellépéseknek a meghatározása együttműködésen alapuló döntéshozatal révén történik, és a hálózatirányító értékeli azok kölcsönös összhangját.

(6) Ha a hálózatirányító az uniós szintű és helyi teljesítménycélok elérését akadályozó működtetési korlátokat és szűk keresztmetszeteket azonosít, akkor további operatív fellépésekre tesz javaslatot. Ezeknek a fellépéseknek a meghatározása együttműködésen alapuló döntéshozatal révén történik.

(7) A léginavigációs szolgáltatók és a repülőtér-üzembentartók gondoskodnak arról, hogy terveik összhangban legyenek a hálózatműködtetési tervvel, és végrehajtják a (4) bekezdés b) pontjában említett operatív fellépéseket.

(8) A hálózatirányító szükség szerint, legkevesebb félévente aktualizálja a hálózatműködtetési tervet.

10. cikk

Korrekciós intézkedések

(1) Ha az együttműködésen alapuló döntéshozatal révén meghatározott teljesítményszinteket nem érték el, vagy nem került sor a 9. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említett operatív fellépések végrehajtására, akkor a hálózatirányító feladatai ellátásának részeként és a tagállamok felelősségi körének sérelme nélkül az operatív érdekelt felek által megtenni szükséges korrekciós intézkedésekre tesz javaslatot. Ennek során először konzultációt folytat az ilyen intézkedések által érintett operatív érdekelt felekkel, majd megvitatás céljából benyújtja a korrekciós intézkedésekre vonatkozó javaslatot a 18. cikk (2) bekezdésében említett műveleti munkacsoportnak, végezetül pedig megszerzi korrekciós intézkedésekre vonatkozó javaslat jóváhagyását a hálózati igazgatótanácstól. Az ilyen intézkedések által érintett operatív érdekelt felek végrehajtják ezeket az intézkedéseket, vagy tájékoztatják a hálózati igazgatótanácsot a végrehajtás elmulasztásának okairól.

(2) A hálózatirányító tájékoztatja a tagállamokat és a korrekciós intézkedések által érintett operatív érdekelt felek felügyeletét ellátó nemzeti felügyeleti hatóságot az intézkedés tartalmáról és a működtetési teljesítményben beálló változásokhoz kapcsolódó valamennyi szempontról.

(3) A tagállamok indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatják a Bizottságot és a hálózatirányítót azokról a helyzetekről, amikor felelősségi körük megakadályozza a korrekciós intézkedések végrehajtását, vagy amikor e korrekciós intézkedések végrehajtása következetlenségekhez vezetne a teljesítménytervekkel.

(4) A hálózatirányító létrehozza és naprakészen tartja azoknak az operatív fellépéseknek és korrekciós intézkedéseknek a nyilvántartását, amelyeket az operatív érdekelt felek nem hajtottak végre, a végrehajtást megakadályozó okokat is beleértve, és erre vonatkozó tájékoztatásban részesíti a Bizottságot.

11. cikk

Kapcsolat az operatív érdekelt felekkel

(1) A hálózat általános teljesítményének nyomon követése és javítása érdekében a hálózatirányító a 17. cikkel összhangban megfelelő munkamegállapodásokat köt az operatív érdekelt felekkel.

(2) A 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott követelmények teljesítése érdekében a hálózatirányító és az operatív érdekelt felek összehangolják a hálózati funkciók végrehajtásához szükséges eszközök és rendszerek kidolgozását és bevezetését.

(3) Az operatív érdekelt felek biztosítják, hogy a helyi szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén végrehajtott operatív fellépések összhangban legyenek az együttműködésen alapuló döntéshozatal révén meghatározottakkal.

(4) Az operatív érdekelt felek az együttműködésen alapuló döntéshozatal révén meghatározott időszakokkal és követelményekkel összhangban biztosítják a hálózatirányító számára az I–VI. mellékletben megjelölt lényeges adatokat.

12. cikk

Kapcsolat a tagállamokkal

(1) Feladatainak ellátása során a hálózatirányító megfelelő módon figyelembe veszi a tagállamok légterük felett gyakorolt szuverenitásával, valamint közrendi, közbiztonsági és védelmi kérdésekkel kapcsolatos felelősségi köreit.

(2) A tagállamok gondoskodnak a felelősségi körükbe tartozó légtér szerkezeteinek részletes kidolgozásáról, jóváhagyásáról és létrehozásáról.

(3) Ha a hálózati funkciókhoz, különösen a szűkös erőforrásoknak az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett koordinációjához kapcsolódó kérdések érintik a tagállami hatóságokat, akkor a hálózatirányító az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat keretében konzultációt folytat a hatóságokkal, amelyek nemzeti szinten végrehajtják a folyamat eredményeit.

13. cikk

Kapcsolat a funkcionális légtérblokkokkal

(1) A hálózatirányító a funkcionális légtérblokkok szintjén szoros együttműködést folytat és összehangolja a tevékenységeit a léginavigációs szolgáltatókkal, különösen a stratégiai tervezés, valamint a napi forgalomáramlás és kapacitás taktikai kezelésében.

(2) A hálózatirányító a funkcionális légtérblokkok szintjén a léginavigációs szolgáltatókkal szoros együttműködésben harmonizált folyamatokat, eljárásokat és kapcsolódási pontokat hoz létre a funkcionális légtérblokkok közötti működési összekapcsolhatóság elősegítése érdekében.

(3) A funkcionális légtérblokkokban együttműködő tagállamok arra törekednek, hogy a 21. cikk (2) bekezdésében említett hálózati funkciók stratégiai kérdéseiben konszolidált álláspontokat fogalmazzanak meg.

(4) A funkcionális légtérblokkokban együttműködő léginavigációs szolgáltatók arra törekednek, hogy az együttműködésen alapuló döntéshozatal támogatása érdekében konszolidált álláspontokat fogalmazzanak meg.

14. cikk

Polgári-katonai együttműködés

(1) A tagállamok biztosítják a nemzeti katonai hatóságok megfelelő részvételét a hálózati funkciók végrehajtásához kapcsolódó valamennyi tevékenységben.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a hálózatirányító által kezdeményezett konzultációs folyamatokban és az általa létrehozott munkamegállapodásokban megfelelő legyen a katonai léginavigációs szolgáltatók és a katonai légtérfelhasználók képviselete.

(3) A hálózatirányító gondoskodik azoknak a megfelelő megállapodásoknak a meglétéről, amelyek lehetővé teszik és támogatják a nemzeti katonai hatóságokkal és egyéb illetékes katonai szervekkel, többek között az Európai Védelmi Ügynökséggel (EDA) való koordinációját. Ez a koordináció a hálózati funkciók végrehajtásához kapcsolódó minden olyan szempontra kiterjed, amely hatással van a katonai tevékenységekre.

(4) Az ERND és ATFM funkciók végrehajtása nem sérti a tagállamok általi kizárólagos vagy konkrét felhasználást szolgáló légtérlefoglalásokat vagy -korlátozásokat. A hálózatirányító ösztönzi és koordinálja a légtér ezen részein áthaladó feltételes útvonalak rendelkezésre állását, és elősegíti a katonai követelményeknek és a válságkezelési válaszlépéseknek való megfelelést.

III. FEJEZET

A HÁLÓZATI FUNKCIÓK IRÁNYÍTÁSA

15. cikk

Együttműködésen alapuló döntéshozatal

(1) A tagállamok és az operatív érdekelt felek a hálózatirányító támogatása mellett az alábbi elemekből álló együttműködésen alapuló döntéshozatal révén hajtják végre a hálózati funkciókat:

a) a 16. cikk szerinti konzultációs folyamat;

b) a 17. cikk szerinti részletes munkamegállapodások és működési folyamatok.

(2) A hálózatirányító támogatást nyújt a hálózati igazgatótanácsnak a 18. cikk szerinti hálózati funkciók irányítására vonatkozó intézkedések elfogadásában.

(3) Ha egy vagy több operatív érdekelt fél vitatja a hálózatirányító fellépéseit, akkor a hálózatirányító a kérdés rendezése érdekében a hálózati igazgatótanács elé terjeszti az ügyet.

16. cikk

Konzultációs folyamat

(1) A hálózatirányító kidolgozza az 1. cikk (3) bekezdésében említett érdekelt felek rendszeres és megfelelő konzultációjának folyamatát.

(2) A konzultáció a 17. cikkben említett részletes munkamegállapodásokra és működési folyamatokra, a hálózatstratégiai tervre, a hálózatműködtetési tervre és a hálózati teljesítménytervre, a tervek végrehajtásában elért előrelépésre, a Bizottságnak benyújtott jelentésekre és a működési kérdésekre terjed ki.

(3) A hálózatirányító az egyes hálózati funkciókkal kapcsolatban felmerülő igényekhez igazítja a konzultációs folyamatot. A szabályozási kérdések rendezésének biztosítása érdekében szükség esetén a tagállami hatóságokat is bevonják a folyamatba.

(4) Ha az operatív érdekelt felek azt állítják, hogy egy konkrét kérdésben nem vették megfelelően figyelembe az álláspontjukat, akkor a kérdést először a hálózatirányító elé terjesztik további mérlegelés érdekében. Ha a kérdésben ily módon nem születik megoldás, akkor a kérdés rendezése érdekében a hálózati igazgatótanácshoz kell fordulni.

17. cikk

Munkamegállapodások és működési folyamatok

(1) A hálózatirányító adott esetben részletes munkamegállapodásokat köt az operatív érdekelt felekkel, a tagállamokkal, a 24. cikk (1) bekezdésében említett harmadik országokkal és a társult országokkal, valamint működési folyamatokat dolgoz ki a hálózati funkciók végrehajtásához kapcsolódó tervezési és működtetési szempontok kezelésére, különös tekintettel az egyedi hálózati funkciók sajátosságaira és követelményeire az I–IV. mellékletben meghatározottaknak megfelelően.

(2) A hálózatirányító gondoskodik arról, hogy a részletes munkamegállapodások és a működési folyamatok az 1. cikk (3) bekezdésében említett érdekelt feleknek az együttműködésen alapuló döntéshozatallal megállapított korrekciós intézkedésekre vonatkozó értesítésére vonatkozó szabályokat tartalmazzanak.

(3) Ezek a részletes munkamegállapodások és működési folyamatok eleget tesznek a szolgáltatásnyújtás és a szabályozási kérdések szétválasztására vonatkozóan az 549/2004/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

18. cikk

Hálózati igazgatótanács

(1) A hálózati igazgatótanács a következőkért felelős:

a) jóváhagyja a hálózatstratégiai tervre vonatkozó javaslatot;

b) jóváhagyja a hálózatműködtetési terveket;

c) jóváhagyja a 10. cikkben említett korrekciós intézkedésekre vonatkozó javaslatokat;

d) jóváhagyja a 15. és a 17. cikkben említett konzultációs folyamatok, illetve hálózati funkciókhoz kapcsolódó részletes munkamegállapodások és működési folyamatok, valamint a 7. cikk (2) bekezdésének h) pontjában említett működtetés utáni kiigazítási folyamat jellemzőit;

e) jóváhagyja a 19. cikk (5) bekezdésében említett Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység eljárási szabályzatát és munkaprogramját;

f) nyomon követi a hálózatstratégiai terv, a hálózatműködtetési terv és a 7. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett hálózati teljesítményterv végrehajtásában elért előrelépéseket, és foglalkozik a kezdeti tervektől való esetleges eltérésekkel;

g) nyomon követi az operatív érdekelt felekkel folytatott konzultációs folyamatot;

h) nyomon követi a hálózati funkciók kezeléséhez kapcsolódó tevékenységeket és a hálózatirányító feladatainak elvégzését, többek között az operatív érdekelt feleknek nyújtott szolgáltatások minőségére is kiterjedően;

i) nyomon követi a hálózati válsághelyzetekhez kapcsolódó hálózatirányítói tevékenységeket;

j) jóváhagyja a 22. cikk (3) bekezdésében említett éves jelentést;

k) foglalkozik a 15. cikk (3) bekezdésében és a 16. cikk (4) bekezdésében említett olyan kérdésekkel, amelyeket nem oldottak meg az adott hálózati funkció szintjén;

l) jóváhagyja a hálózatirányító éves költségvetését;

m) jóváhagyja az igazgatótanács eljárási szabályzatát;

n) jóváhagyja a 7. cikk (1) bekezdésének j) pontjában említett munkaprogramot és nyomon követi annak végrehajtását;

o) jóváhagyja a 7. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett hálózati teljesítménytervet;

p) véleményt nyilvánít azokról a további lehetséges funkciókról, amelyek az 551/2004/EK rendelet 6. cikke (3) bekezdésének vagy 6. cikke (4) bekezdése c) pontjának alkalmazásával a hálózatirányítóra ruházhatók;

q) ajánlásokat fogalmaz meg a 7. cikk (3) bekezdésének g) pontjában említett infrastruktúra teljesítményének nyomon követésével, többek között a kapcsolódó költség-haszon elemzésekkel kapcsolatban;

r) véleményt nyilvánít a 7. cikk (3) bekezdésének h) pontjában említett közös hálózati támogató szolgáltatások kifejlesztéséről és biztosításáról, többek között a kapcsolódó költség-haszon elemzésekről;

s) jóváhagyja a 7. cikk (1) bekezdésének l) pontjában, a 7. cikk (3) bekezdésének f) pontjában és a 24. cikkben említett együttműködési megállapodásokat;

t) véleményt nyilvánít a hálózatirányító 4. cikk (4) bekezdésének g) pontjában említett vezetőjének kinevezéséről.

(2) A hálózati igazgatótanács a munkájához támogatást nyújtó munkacsoportokat hoz létre, különösen az operatív érdekelt felek operatív vezetőiből álló műveleti munkacsoportot.

(3) A hálózati igazgatótanács szavazati joggal rendelkező tagjai a következők:

a) funkcionális légtérblokkonként – legyen az kialakított vagy kialakítás alatt álló – a léginavigációs szolgáltatók egy képviselője, összesen négy szavazati joggal az összes léginavigációs szolgáltató vonatkozásában;

b) a kereskedelmi és nem kereskedelmi célú polgári légtérfelhasználók négy képviselője;

c) a repülőtér-üzembentartók két képviselője;

d) a katonai léginavigációs szolgáltatók és légtérfelhasználók két képviselője.

(4) A hálózati igazgatótanács szavazati joggal nem rendelkező tagjai a következők:

a) a hálózati igazgatótanács elnöke;

b) a Bizottság egy képviselője;

c) a hálózatirányító 4. cikk (4) bekezdésének g) pontjában említett vezetője;

d) a (2) bekezdésben említett műveleti munkacsoport elnöke;

e) a hálózatirányító munkájához hozzájáruló társult országok léginavigációs szolgáltatóinak két képviselője;

f) az Eurocontrol egy képviselője.

(5) A hálózati igazgatótanács minden tagjának van egy póttagja.

(6) A Bizottság műszaki felkészültsége és szakértelme, valamint a hálózati igazgatótanács szavazati joggal rendelkező tagjainak javaslata alapján kinevezi a hálózati igazgatótanács elnökét. Emellett két alelnököt nevez ki a szavazati joggal rendelkező tagok közül.

(7) A Bizottság a megfelelő szervezetek javaslatai alapján kinevezi a (3) bekezdés a) pontjában említett, szavazati joggal rendelkező tagokat és azok póttagjait. A megfelelő európai képviseleti szervek javaslata alapján kinevezi a (3) bekezdés b) és c) pontjában említett szavazati joggal rendelkező tagokat és azok póttagjait. Az Európai Védelmi Ügynökség javaslata alapján kinevezi a (3) bekezdés d) pontjában említett szavazati joggal rendelkező tagot és annak póttagját. Az Eurocontrol javaslata alapján egyrészt rotációs alapon – amely lehetővé teszi, hogy minden társult ország sorra kerüljön –, másrészt a kinevezés időpontjában fennálló operatív szükségletek figyelembevételével kinevezi a (4) bekezdés e) pontjában említett, szavazati joggal nem rendelkező tagokat.

(8) A Bizottság megfigyelőket, valamint független szakértőket jelölhet ki tanácsadónak, akik saját nevükben járnak el és a hálózati funkciókat átfogó tudományágak széles körét képviselik.

(9) A (4) bekezdés a) és b) pontjában említett tagoknak jogukban áll elvetni azokat a javaslatokat, amelyek hatással vannak:

a) a hálózati igazgatótanács tevékenységeinek az e rendelet céljaival és célkitűzéseivel való összeegyeztethetőségére;

b) a hálózati funkciók végrehajtásának pártatlan és méltányos jellegére.

(10) Az (1) bekezdés a)–e), j), l)–o) és s) pontjaiban említett határozatokat a hálózati igazgatótanács a szavazati joggal rendelkező tagok egyszerű többségével fogadja el.

(11) A hálózati igazgatótanács üléseit az elnök hívja össze. Az igazgatótanács évente legalább három rendes ülést tart. Emellett az elnök vagy a Bizottság kérésére is összeülhet. A hálózatirányító biztosítja a titkárságot a hálózati igazgatótanács és az elnök számára.

(12) A hálózatirányító biztosítja a hálózati igazgatótanács és a hozzá tartozó munkacsoportok létrehozásához és működéséhez szükséges erőforrásokat.

IV. FEJEZET

HÁLÓZATI VÁLSÁGKEZELÉS

19. cikk

Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység (EACCC);

(1) A hálózati válsághelyzetek kezelését az Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység (a továbbiakban: az EACCC) létrehozásával kell segíteni. Az EACCC munkájával hozzájárul a hálózati válsághelyzetekre adott válaszlépések koordinálásához.

(2) Az EACCC állandó tagjai a következők egy-egy képviselője:

a) az összes tagállam által e célból megbízott egyik tagállam;

b) a Bizottság;

c) az Ügynökség;

d) az Eurocontrol;

e) a hálózatirányító;

f) a katonai erők;

g) a léginavigációs szolgáltatók;

h) a repülőtér-üzembentartók;

i) a légtérfelhasználók.

Ezeket a tagokat és a póttagokat a Bizottság nevezi ki. A kinevezésre a következők javaslatai alapján kerül sor:

1. az első albekezdés a) pontjában megjelölt képviselő vonatkozásában a tagállamok;

2. az első albekezdés c), d) és e) pontjában megjelölt képviselő vonatkozásában esettől függően az Ügynökség, az Eurocontrol és a hálózatirányító;

3. az első albekezdés f) pontjában megjelölt képviselő vonatkozásában az Európai Védelmi Ügynökség;

4. az első albekezdés g), h) és i) pontjában megjelölt képviselő vonatkozásában a megfelelő európai képviseleti szervek.

(3) Valamennyi tagállam kijelöl egy kapcsolattartó pontot (állami kapcsolattartó pont) és egy helyettesítőt az EACCC számára, és elősegíti ezek hozzáférését a nemzeti válságkezelő struktúrák lényeges információihoz, a repülési területen túlmutatóan is. Az állami kapcsolattartó pontok az EACCC eljárási szabályzatával összhangban látják el feladataikat.

(4) Az EACCC eseti alapon az adott válsághelyzet jellegétől függően szakértőket vonhat be, akik támogatást nyújtanak a válsághelyzetre adandó válaszlépések kidolgozásában.

(5) Az EACCC elkészíti eljárási szabályzatát és annak módosításait, és a 18. cikk (1) bekezdésének e) pontja szerinti elfogadás céljából benyújtja azt a hálózati igazgatótanácsnak.

(6) A hálózatirányító biztosítja az EACCC létrehozásához és működéséhez szükséges erőforrásokat.

20. cikk

A hálózatirányító felelősségi körei

A hálózatirányító szükség szerint az EACCC támogatásával:

a) koordinálja a hálózati válsághelyzetekre adott válaszlépéseket, ideértve a tagállamok megfelelő struktúráival folytatott szoros együttműködést is;

b) támogatja a vészhelyzeti tervek tagállami szintű aktiválását és koordinációját, különösen az állami kapcsolattartó pontok hálózatán keresztül;

c) hálózati szintű enyhítő intézkedéseket dolgoz ki annak érdekében, hogy hálózati válsághelyzet esetén kellő időben kerüljön sor a hálózat folyamatos és biztonságos működésének védelmét és biztosítását célzó válaszlépésre. E célból a hálózatirányító függetlenül:

   i. a nap 24 órájában nyomon követi a hálózatot az esetleges hálózati válsághelyzetek észlelése érdekében;

   ii. pontos, időszerű és következetes adatok terjesztése révén hatékony információkezelést és kommunikációt biztosít, támogatást nyújtva ezzel a tagállamok és az operatív érdekelt felek számára a válsághelyzetekből való kilábalásra és/vagy a válsághelyzetek hálózatra gyakorolt hatásának enyhítésére vonatkozó döntéseik meghozatalában;

   iii. elősegíti az ilyen adatok szervezett összegyűjtését és központosított tárolását;

d) jelzi – adott esetben – a Bizottságnak, az Ügynökségnek vagy a tagállamoknak a válsághelyzet enyhítésének további támogatási lehetőségeit, beleértve a más közlekedési módok üzemeltetőivel való kapcsolattartást, amelyek intermodális megoldásokat azonosíthatnak be és hajthatnak végre;

e) nyomon követi a hálózat helyreállítását és ellenálló képességét, és jelentést tesz erről az EACCC-nek;

f) a tagállamok és az operatív érdekelt felek részvételével hálózati válságkezelési szimulációs gyakorlatokat szervez, segít elő és hajt végre a tényleges hálózati válsághelyzetre való felkészülés érdekében;

g) kidolgoz, végrehajt és nyomon követ egy munkaprogramot és egy kockázati nyilvántartást.

V. FEJEZET

A TAGÁLLAMOKKAL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓ, NYOMON KÖVETÉS, JELENTÉSTÉTEL ÉS FELÜGYELET

21. cikk

A tagállamok tájékoztatása és a velük folytatott konzultáció

(1) A hálózatirányító rendszeres tájékoztatásban részesíti a Bizottságot a hálózati funkciók végrehajtásában elért előrelépésekről és a megtett intézkedésekről. A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat ezekről az előrelépésekről és intézkedésekről.

(2) A Bizottság konzultációt folytat a tagállamokkal a hálózati funkciók stratégiai kérdéseiről, és figyelembe veszi a véleményüket.

E kérdések közé tartoznak:

a) a hálózat árfogó teljesítménye;

b) a 10. cikkben említett korrekciós intézkedések hálózatirányító általi végrehajtása;

c) a hálózati igazgatótanács elnökének és tagjainak kinevezése;

d) a hálózatstratégiai tervre vonatkozó javaslat és különösen a terv célkitűzései annak korai szakaszában;

e) a hálózati teljesítménytervre vonatkozó javaslat;

f) a hálózatirányító éves költségvetési tervezete;

g) a hálózatirányító éves jelentése;

h) az EACCC eljárási szabályzatának tervezete;

i) a konzultációs folyamatok, valamint a 16. és 17. cikkben említett részletes munkamegállapodások és működési folyamatok jellemzői;

j) a 12. cikk (3) bekezdésében említett olyan kérdések, amelyeket nem oldottak meg az adott hálózati funkció szintjén;

k) a 10. cikk (3) bekezdésében említett esetek;

l) az 5. cikkben említett értékelés;

m) az ATM/CNS infrastruktúrához kapcsolódó nyomonkövetési feladatok, valamint a hálózati funkciók végrehajtásához kapcsolódó közös hálózati támogató szolgáltatások kidolgozása és biztosítása, ideértve többek között a kapcsolódó költség-hasznon elemzéseket és a költségvetést.

A második albekezdés a) pontjában tárgyalt konzultációra rendszeresen sort kell keríteni.

22. cikk

Nyomon követés és jelentéstétel

(1) A hálózatirányító kialakítja a következők folyamatos ellenőrzési folyamatát:

a) a működési hálózati teljesítmény;

b) az operatív érdekelt felek és a tagállamok által hozott intézkedések és elért teljesítményeredmények;

c) az együttműködésen alapuló döntéshozatal hatékonysága és eredményessége az egyes funkciók végrehajtásában;

d) az operatív érdekelt feleknek nyújtott szolgáltatások minősége, konkrét mutatók segítségével.

(2) A folyamatos ellenőrzés célja a hálózatstratégiai tervtől és a hálózatműködtetési tervtől való bármilyen esetleges eltérés észlelése. Az operatív érdekelt felek adatszolgáltatás révén támogatást nyújtanak a hálózatirányítónak e feladatának elvégzésében.

(3) A hálózatkezelő évente jelentést nyújt be a Bizottsághoz, a hálózati igazgatótanácshoz és az Ügynökséghez a feladata teljesítése során meghozott intézkedésekről és a hálózati kérdések kezelésére vonatkozó ajánlásokról. A jelentés kitér az egyes hálózati funkciókra és a teljes hálózat helyzetére, a hálózatstratégiai terv, a hálózatműködtetési terv és a hálózati teljesítményterv végrehajtására, valamint a hálózatirányító által az operatív érdekelt feleknek nyújtott szolgáltatásai minőségének tekintetében kitűzött célok elérésére. A Bizottság továbbítja a jelentést a tagállamoknak.

23. cikk

A hálózatirányító felügyelete

A Bizottság gondoskodik a hálózatirányító felügyeletéről az e rendeletben és az egyéb uniós jogszabályokban, különösen a 2150/2005/EK bizottsági rendeletben, *a 390/2013/EU és a 391/2013/EU bizottsági végrehajtási rendeletben* ([14]) és a 409/2013/EU bizottsági végrehajtási rendeletben megfogalmazott követelmények, valamint az utóbbi rendelettel összhangban kidolgozott közös projektek teljesítésének tekintetében. A Bizottság a felügyelet eredményét közli a tagállamokkal.

([14]) A Bizottság 391/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról (HL L 128., 2013.5.9., 31. o.).

VI. FEJEZET

KAPCSOLATOK HARMADIK ORSZÁGOKKAL

24. cikk

Harmadik országok részvétele a hálózatirányító munkájában

(1) Harmadik országok – az uniós joggal összhangban, valamint az Unióval kötött megállapodások keretében és azokkal összhangban – részt vesznek a hálózatkezelő munkájában.

(2) A társult országok operatív érdekelt feleikkel együtt hozzájárulhatnak a hálózatkezelő munkájához.

(3) A hálózatirányító együttműködési megállapodásokat köthet az ICAO európai, észak-atlanti, afrikai és közel-keleti régióiban található és az (1) és (2) bekezdésekben említettektől eltérő országok léginavigációs szolgáltatóival, amennyiben ezek az országok részt vesznek egy funkcionális légtérblokkban, vagy részvételük közvetlen hatást fejt ki a hálózat teljesítményére, illetve a megfelelő regionális átjárhatóság és összekapcsolhatóság biztosítására.

(4) A hálózati funkciók végrehajtásának és a hálózati teljesítmény javítása érdekében a hálózatirányító a (3) bekezdésben említettektől eltérő ICAO régiókban található országok léginavigációs szolgáltatóival is köthetnek együttműködési megállapodásokat a hálózati funkciókra vonatkozó adatok cseréje céljából.

VII. FEJEZET

FINANSZÍROZÁS ÉS KÖLTSÉGVETÉS

25. cikk

A hálózatirányító finanszírozása és költségvetése

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket a hálózatirányítóra rótt feladatok léginavigációs díjakon keresztül történő finanszírozásához.

(2) A hálózatirányító a költségeit egyértelmű és átlátható módon állapítja meg.

(3) A hálózatirányító által megállapított költségvetés:

a) megfelelő a teljesítménycéljainak a 7. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett hálózati teljesítménytervvel összhangban történő eléréséhez;

b) lehetővé teszi a 7. cikk (1) bekezdésének j) pontjában említett munkaprogramja végrehajtását;

c) vezetése elkülönített számlán történik, ha a hálózatirányítóként kijelölt szerv a 7. cikkben említettektől eltérő feladatokat is ellát.

VIII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

26. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 677/2011/EU rendelet hatályát veszti.

27. cikk

Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet 2020. január 1-jétől kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2019. január 24-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

AZ EURÓPAI ÚTVONALHÁLÓZAT-KIALAKÍTÁSI FUNKCIÓ

A. RÉSZ

Célkitűzés és hatály

1. Az európai útvonalhálózat-kialakítási (ERND) funkció célja:

   a) a légi közlekedés biztonságos és hatékony működését célzó európai útvonalhálózat-javítási terv kidolgozása és végrehajtása, kellő tekintettel a környezeti hatásokra;

   b) az európai útvonalhálózat-javítási terv keretében egy olyan légtérszerkezet kidolgozásának elősegítése, amely lehetővé teszi a megkívánt szintű biztonságot, kapacitást, rugalmasságot, reagálóképességet, környezeti teljesítményt és a gyors és zökkenőmentes léginavigációs szolgáltatást kellő figyelemmel a biztonsági és védelmi igényekre;

   c) az európai útvonalhálózat regionális szintű összekapcsolhatóságának és átjárhatóságának biztosítása az ICAO európai régióján belül és az ICAO szomszédos régióival.

2. Az európai útvonalhálózat-javítási terv a hálózatirányító által a tagállamokkal és az operatív érdekelt felekkel együttműködésben kidolgozott gördülő terv. A terv a hálózatstratégiai terv irányadó elveinek megfelelően magában foglalja az útvonalhálózat-kialakítás tekintetében végzett rövid- és középtávú operatív tevékenységeinek eredményét. Tükrözi az összes olyan elemet, amely az európai légtér önálló egységként történő kialakításához szükséges, és teljesíti a teljesítményrendszerben a hálózatirányítóra vonatkozóan meghatározott uniós szintű teljesítménycélokat.

3. Az európai útvonalhálózat-javítási tervnek a hálózatműködtetési terv európai útvonalhálózat-kialakítást érintő részét kell képeznie és a hálózatstratégiai terv európai útvonalhálózat-kialakítást érintő részének végrehajtására vonatkozó részletes szabályokat kell tartalmaznia.

4. Az európai útvonalhálózat-javítási terv magában foglalja az alábbiakat:

   a) közös általános alapelvek, amelyeket a légtérkialakítás műszaki előírásai egészítenek ki;

   b) légtérfelhasználásra vonatkozó katonai követelmények;

   c) az európai útvonalhálózat és – ha megvalósítható – szabad útvonalú légtérszerkezetek, amelyet a felhasználói igények teljesítése céljából alakítottak ki a légtér változásait érintő részletek meghatározásával;

   d) az útvonalhálózat és a szabad útvonalú légtér felhasználási szabályai és rendelkezésre állása;

   e) a légtér légiforgalmi irányítási (ATC) szektorokra való felbontása a légiforgalmi szolgálat légterének támogatása érdekében;

   f) légtér-gazdálkodási eljárások;

   g) a légtérkialakítási változások részletes fejlesztési ütemterve;

   h) a légtérszerkezetekben és a felhasználási szabályokban bekövetkező változások közös közzétételi és végrehajtási ciklusának menetrendje, a hálózatműködtetési terv keretében;

   i) az aktuális és a várható hálózati helyzet – beleértve a jelenlegi és elfogadott légtérkialakítási terveken alapuló várható teljesítményt – áttekintése.

B. RÉSZ

Az európai útvonalhálózat-javítási terv kidolgozásának eljárása

1. A hálózatirányító, a tagállamok, a légtérfelhasználók és a léginavigációs szolgáltatók a funkcionális légtérblokkok részeként vagy egyénileg eljárva a 15. cikkben említett együttműködésen alapuló döntéshozatal révén kidolgozzák az európai útvonalhálózat-javítási tervet. Ennek során az e melléklet C. részében meghatározott légtérkialakítási alapelveket alkalmazzák.

2. Az együttműködésen alapuló döntéshozatal részletes munkamegállapodások és működési folyamatok mentén valósul meg, amelyeket a hálózatirányító szakértői szinten köt meg, a polgári-katonai dimenziót is beleértve. Ezeknek a munkamegállapodásoknak a kidolgozására az összes érdekelt fél konzultálását követően kerül sor. A munkamegállapodások megkötésére rendszeres időközönként kerül sor, hogy azok tükrözzék az európai útvonalhálózat-kialakítási funkció igényeit.

3. Az európai útvonalhálózat-javítási terv megfelelő összekapcsolhatóságának biztosítása érdekében a hálózatirányító és a tagállamok a 24. cikknek megfelelően bevonják a harmadik országokat az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatba. Megfelelő együttműködést kell biztosítani egyrészről a hálózatirányító és az európai útvonalhálózat-javítási terv kidolgozását támogató szakértői szintű részletes munkamegállapodások, valamint másrészről a kapcsolódási ponti útvonalhálózat-javításokra vonatkozó ICAO szakértői szintű munkamegállapodások között.

4. A légtérkialakítási projektek összeegyeztethetők és összhangban vannak az európai útvonalhálózat-javítási tervvel. A légtérkialakítási projektekben bekövetkező változások közül legalább az alábbiak összeegyeztethetőségi ellenőrzés elvégzését és a hálózatirányító értesítését teszik szükségessé:

   a) az útvonal összehangolásában bekövetkező változások;

   b) az útvonal irányában bekövetkező változások;

   c) az útvonal céljában bekövetkező változások;

   d) a szabad útvonalú légtér leírása, beleértve a kapcsolódó felhasználási szabályokat;

   e) az útvonal-felhasználási szabályok és rendelkezésre állás;

   f) a vertikális vagy horizontális szektorhatárokban bekövetkező változások;

   g) jelentős pontok hozzáadása vagy eltávolítása;

   h) a határokon átnyúló légtérfelhasználásban bekövetkező változások;

   i) a jelentős pontok koordinátáiban bekövetkező változások;

   j) az adatátvitelt érintő változások;

   k) a légiforgalmi tájékoztató kiadványokban közzétett adatokat érintő változások;

   l) az eseti engedélyt a légtérkialakítás és -felhasználás tekintetében érintő változások.

5. A légtér új vagy megváltozott igényeinek figyelembevétele érdekében az európai útvonalhálózat-javítási terv folyamatos felülvizsgálat tárgyát képezi. E felülvizsgálati folyamat keretében folyamatos koordinációt kell biztosítani a katonai hatóságokkal.

C. RÉSZ

A légtérkialakítás alapelvei

1. Az európai útvonalhálózat-javítási terv kidolgozásakor a hálózatirányító, a tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók a funkcionális légtérblokkok részeként vagy egyénileg eljárva együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat révén a következő légtérkialakítási alapelveket követik:

   a) a légtérszerkezetek létrehozása és konfigurációja a működési követelményeken alapul, tekintet nélkül a nemzeti határokra, a funkcionális légtérblokkok határaira vagy a repüléstájékoztató körzetek (FIR) határaira, valamint ezeknek nem szab korlátot a magaslégtér és az alacsonylégtér megosztási szintje;

   b) a légtérszerkezetek kialakítása átlátható folyamatra alapul, amelyben betekintés nyerhető a meghozott döntésekbe és megérthető azok indoklása, és amely figyelembe veszi valamennyi felhasználó követelményeit, továbbá tekintettel van a biztonsági, kapacitásbeli és környezeti szempontokra, valamint a katonai és nemzeti biztonsági igényekre;

   c) a fő forgalomáramlások és repülőterek igényeinek kielégítését célzó európai útvonalhálózat-javítási terv alapját a jelenlegi és előre jelzett – hálózati és helyi szintű – forgalmi igények, valamint a teljesítménycélok képezik;

d) biztosítani kell a vertikális és horizontális összekapcsolhatóságot, többek között a repülőterek légtere és a kapcsolódási pontok légtérszerkezete tekintetében is;

e) a repülés közbeni szakaszt illetően biztosítani kell a felhasználó által kérelmezett – vagy azokhoz a lehető legközelebb eső – útvonalakon és útvonalprofillal való járatüzemeltetés lehetőségét;

f) az adott területen működési követelménnyel bíró érdekelt felektől érkező valamennyi légtérszerkezeti javaslatot el kell fogadni értékelésre és – amennyiben lehetséges – kidolgozásra, köztük a szabad útvonalú légtérre, a több útvonal közötti választási lehetőségre és a feltételes útvonalakra vonatkozókat is;

g) a légtérszerkezet – köztük a szabad útvonalú légtér és a légiforgalmi irányítási szektorok – kialakításakor figyelembe kell venni a légtérlefoglalást vagy -korlátozást igénylő tevékenységek számára kijelölt meglévő és javasolt légtérszerkezeteket. Ennek megfelelően kizárólag a rugalmas légtérfelhasználás alkalmazásával összhangban lévő szerkezeteket lehet létrehozni. Ezeket a szerkezeteket a teljes európai hálózatban a lehető legnagyobb mértékben harmonizálni kell és össze kell hangolni;

h) a légiforgalmi irányítási szektor kialakításának kidolgozása a kérelmezett útvonalak vagy a forgalomáramlás iterációs folyamat révén történő összehangolásával kezdődik, amely biztosítja az útvonalak vagy áramlások és a szektorok közötti összeegyeztethetőséget;

i) a légiforgalmi irányítási szektorokat úgy kell kialakítani, hogy lehetővé tegyék olyan szektorkonfigurációk összeállítását, amelyek megfelelnek a forgalomáramlásnak, hozzáigazíthatóak a különféle forgalmi igényekhez és azokkal arányosak;

j) azokban az esetekben, amikor operatív okok miatt a légiforgalmi irányítási szektorokat úgy kell kialakítani, hogy azok átnyúljanak a nemzeti határokon, a funkcionális légtérblokkok határain vagy a repüléstájékoztató körzetek határain, akkor az érintett operatív érdekelt felek szolgáltatási megállapodásokat kötnek.

2. A hálózatirányító, a tagállamok, a funkcionális légtérblokkok és a léginavigációs szolgáltatók (utóbbiak a funkcionális légtérblokkok részeként vagy egyénileg eljárva) együttműködésen alapuló döntéshozatal révén biztosítják, hogy a légtérfelhasználás és kapacitáskezelés tekintetében a következő alapelveket alkalmazzák:

a) a légtérszerkezeteket a rugalmas és kellő időben történő légtérfelhasználás és gazdálkodás elősegítésére tervezik, tekintettel a választható útvonal-lehetőségekre, a forgalomáramlásra, a szektorkonfigurációra és a légtérszerkezetek többi konfigurációjára;

b) a légtérszerkezeteknek teret kell adniuk további választható útvonal-lehetőségeknek, és biztosítaniuk kell ezek összeegyeztethetőségét a meglévő kapacitási szempontokkal és szektorkialakítási korlátozásokkal.

D. RÉSZ

Hálózati szintű teljesítményeredmények folyamatos nyomon követése

1. A rendszeres teljesítményjavulás biztosítása érdekében a hálózatirányító együttműködésen alapuló döntéshozatal révén rendszeresen működtetés utáni felülvizsgálatot végez a megvalósított légtérszerkezetek hatékonyságáról.

2. A felülvizsgálat különösen az alábbiakra terjed ki:

a) forgalmi igény alakulása;

b) kapacitás és repüléshatékonysági teljesítmény, valamint megszorítások nemzeti, funkcionális légtérblokk, valamint hálózati szinteken;

c) légtérfelhasználási aspektusok értékelése polgári és katonai szempontból is;

d) szektorokra bontás és a felhasznált szektorkonfigurációk értékelése;

e) a légtérszerkezetek integritásának és folyamatosságának értékelése.

II. MELLÉKLET

LÉGIFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉSI FUNKCIÓ

A. RÉSZ

Célkitűzés és hatály

1. A légiforgalmiáramlás-szervezési (ATFM) funkció célja:

   a) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózaton (EATMN) belül rendelkezésre álló kapacitás hatékony felhasználásának biztosítása;

   b) a valamennyi operatív érdekelt fél által megtett ATFM-intézkedések tervezésének, koordinálásának és végrehajtásának elősegítése;

   c) a katonai követelményeknek és a válságkezelési válaszlépéseknek való megfelelés elősegítése;

   d) az európai hálózat regionális szintű összekapcsolhatóságának és átjárhatóságának biztosítása az ICAO európai régióján belül és az ICAO szomszédos régióival.

2. Az ATFM és az e melléklet B. részének 15. pontjában említett vészhelyzeti eljárások biztosítják a forgalom fokozottabb kiszámíthatóságát, optimalizálják az EATMN rendelkezésre álló kapacitását (a repülőtereken is), továbbá céljuk a repülőtéri résidők és a repülési tervek közötti összhang növelése.

3. Az ATFM-funkció az ATFM-intézkedések végrehajtására vonatkozó részletes munkamegállapodások mentén valósul meg. Valamennyi részt vevő operatív érdekelt fél betartja a légiforgalmi irányítási kapacitások biztonságos és lehető legnagyobb mértékű kihasználását biztosító szabályokat és eljárásokat;

4. Az ATFM-funkció a függelékben említett ICAO-rendelkezésekben azonosított valamennyi ATFM-szakaszt (stratégiai, előtaktikai, taktikai és működtetés utáni) lefedi. A funkció összhangban van ezekkel az ICAO-rendelkezésekkel.

5. Az ATFM-funkciót az ATFM-folyamatok alábbi résztvevőire, vagy a nevükben eljáró ügynökökre kell alkalmazni:

   a) légijármű-üzemeltetők;

   b) légiforgalmi szolgáltatók, ideértve az ATS-egységeket, a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáit és a repülőtéri irányító szolgálati egységeket;

   c) légiforgalmi tájékoztatási szolgáltatók;

   d) légtérgazdálkodásban részt vevő jogalanyok;

   e) repülőtér-üzembentartók;

   f) az ATFM hálózatirányító által működtetett központi egysége;

   g) az e melléklet A. részének 6. pontjában említett helyi ATFM-egységek;

   h) a koordinált repülőterek résidő-koordinátorai.

6. A „helyi ATFM-egység” egy olyan áramlásszervezési szervezet, amely egy vagy több másik áramlásszervezési szervezet nevében jár el az ATFM központi egysége, valamint egy ATS-egység vagy az ATS-egységek csoportja közötti kapcsolódási pontként. Működhet az ATS-egység szintjén, nemzeti szinten, a funkcionális légtérblokk szintjén vagy bármilyen egyéb szubregionális szinten;

7. A helyi ATFM-egységek és központi ATFM-egységén keresztül a hálózatirányító támogatják az ATFM-funkció végrehajtását.

B. RÉSZ

Tervezés és működési elvek

1. A hálózatirányító és az operatív érdekelt felek megtervezik és végrehajtják az ATFM-funkciót támogató feladatokat:

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

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

2. A kapcsolódási pontoknál megfelelő együttműködést és koordinációt kell biztosítani a hálózatirányító ATFM-funkciót támogató munkamegállapodásai és az ATFM-szempontokra kiterjedő megfelelő ICAO munkamegállapodások között.

3. Azokban az esetekben, 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 ki kell terjeszteni az ATFM-intézkedések hatályát.

4. Az ATFM-funkciót a következő elvek szerint kell megvalósítani:

a) az ATFM-intézkedések célja:

i. a biztonságos működtetések támogatása és annak megelőzése, hogy a légi közlekedés iránti igény meghaladja az egyes szektorok és repülőterek – ideértve a futópályákat is – 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 támogatása.

b) 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, például biztonsági és védelmi igényekből fakadó körülmények ettől eltérő – elfogadott és az EATMN előnyét szolgáló – elsőbbségi szabály alkalmazását követelik meg;

c) a tervezési és végrehajtási szakaszok útvonalidőinek összhangban kell lenniük valamennyi alkalmazott ATFM-intézkedéssel, és a hálózatirányítónak közölnie kell ezeket a légijármű-üzemeltetőkkel, az ATS-egységekkel és a helyi ATFM-egységekkel;

d) a megfelelő ICAO dokumentumokban foglaltak szerint az ATFM-intézkedések alkalmazásának földrajzi területéről és a szomszédos repüléstájékoztató körzetekből induló járatok ATFM-résidő-kiosztás tárgyát képezik. Az egyéb területekről induló járatok mentesülnek az ATFM-résidő-kiosztás alól, az útvonal-kialakítás és forgalomelosztás, valamint az útvonalidő-korlátok azonban ezekre is alkalmazandók.

5. A tagállamok biztosítják a következőket:

a) az ATFM-funkció a nap 24 órájában az érintett felek rendelkezésére áll, és a helyi ATFM-egység kizárólagosan fedi le az ATFM-intézkedések alkalmazásának földrajzi területén belül a felelősségi körébe tartozó légtér megjelölt területét;

b) a légtér hatékony tervezésének, felosztásának és felhasználásának, valamint a légtérgazdálkodás és a légiforgalmiáramlás-szervezés közötti közvetlen kapcsolatok biztosítása érdekében következetes eljárásokat hoznak létre az ATFM-funkcióban részt vevő felek, az ATS-egységek és a légtérgazdálkodásban részt vevő szervezetek közötti együttműködés érdekében;

c) az ATFM indulási résidők alóli mentesség kérelmezésére vonatkozó közös eljárások összhangban vannak a függelékben említett ICAO-rendelkezésekkel. Ezen eljárásokat a hálózatirányítóval való egyeztetést követően – a központi ATFM-egységen keresztül – a nemzeti légi közlekedési tájékoztató kiadványokban közzé kell tenni.

6. A hálózatirányító:

a) együttműködésen alapuló döntéshozatal révén az elfogadott ATFM-intézkedések – ideértve a légtér vagy az ATM-rendszer jelentős fejlesztéseinek bevezetésével és a kedvezőtlen időjárási körülményekkel kapcsolatos átmeneti terveket is – tervezésén, összehangolásán és végrehajtásán keresztül optimalizálja az EATMN általános teljesítményét;

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

c) munkamegállapodásokat köt a helyi ATFM-egységekkel;

d) a helyi ATFM-egységekkel együttműködésben biztosítja az ATFM-intézkedések (valamennyi ATFM-szakaszhoz) kidolgozását, rendelkezésre állását és hatékony végrehajtását; ha az ilyen ATFM-intézkedések szélesebb körű hálózati hatást fejtenek ki, akkor a hálózatirányító együttműködésen alapuló döntéshozatal révén meghatározza a végrehajtani szükséges ATFM-intézkedések jellegét;

e) a zsúfolt területek elkerülése vagy tehermentesítése érdekében a helyi ATFM-egységekkel együttműködésben alternatív útvonalakat azonosít, az EATMN általános teljesítményének figyelembevételével;

f) módosított útvonalat ajánl azon légi járatok vonatkozásában, amelyek révén az e) pontban említett hatások optimalizálhatók;

g) az ATS-egységekkel és a helyi ATFM-egységekkel együttműködésben meghatározza, összehangolja és biztosítja azoknak a megfelelő intézkedéseknek a végrehajtását, amelyek célja a forgalmi igény teljesítéséhez szükséges kapacitás biztosítása a felelősségi körükbe tartozó terület érintett részein;

h) időben tájékoztatja a légijármű-üzemeltetőket, a helyi ATFM-egységeket és az ATS-egységeket az ATFM-műveletekről, így többek között:

i. a tervezett ATFM-intézkedésekről;

ii. az ATFM-intézkedések által az egyes légi járatok felszállási idejére és útvonalprofiljára gyakorolt hatásokról;

i) nyomon követi azon esetek előfordulását, amikor a repülési terv hiányzik, illetve több párhuzamos repülési tervet nyújtottak be;

j) felfüggeszti az érintett repülési tervet, amennyiben egy ATFM indulási résidőt nem sikerül betartani – a tűréshatár figyelembevételével sem – és nem áll rendelkezésre újabb számított fékoldási idő;

k) nyomon követi az ATFM-intézkedések alól biztosított mentességek számát;

l) vészhelyzeti terveket dolgoz ki, tart fenn és tesz közzé, amelyek meghatározzák azokat a fellépéseket, amelyeket az érintett operatív érdekelt feleknek abban az esetben kell megtenniük, ha az ATFM-funkció egyik hálózati szintű alkotóelemének jelentős hibája a kapacitás jelentős csökkenését és/vagy a forgalomáramlások jelentős zavarát eredményezné;

m) valamennyi operatív érdekelt féllel megoszt minden megfelelő működtetés utáni elemzést és értékelést;

n) az EATMN megfelelő előkészítésének és kiszámíthatóságának lehetővé tétele érdekében gondoskodik azoknak a munkamegállapodásoknak a meglétéről, amelyek révén a légtérfelhasználóktól minden ATFM-szakasz vonatkozásában a forgalmi igényekre vonatkozó időszerű és aktualizált információk gyűjthetők, és megosztja ezeket az információkat a helyi ATFM-egységekkel.

7. Az ATS-egységek:

a) a helyi ATFM-egység(ek)en keresztül egyeztetik az ATFM-intézkedéseket a hálózatirányítóval, annak biztosítása érdekében, hogy a választott intézkedések az EATMN általános teljesítményének optimalizálását szolgálják;

b) gondoskodnak arról, hogy a repülőterekre alkalmazott ATFM-intézkedések egyeztetésre kerüljenek az érintett repülőtér-üzembentartóval, mivel így biztosítható, hogy a repülőtér-tervezés és -használat hatékony, és valamennyi érintett operatív érdekelt fél számára előnyös legyen;

c) a helyi ATFM-egységen keresztül minden olyan eseményről – ideértve a légtér vagy az ATM-rendszer jelentős fejlesztéseinek bevezetésével és a kedvezőtlen időjárási körülményekkel kapcsolatos átmeneti terveket is – tájékoztatják a hálózatirányítót, amely befolyásolhatja a légiforgalmi irányítás kapacitását vagy a légi közlekedés iránti igényt, és enyhítő intézkedéseket javasolnak;

d) amennyiben műszakilag megvalósítható időben és megfelelő minőségben az alábbi adatokat és aktualizálásokat bocsátják a hálózatirányító és a helyi ATFM-egységek rendelkezésére:

i. légtérszerkezet és útvonalhálózat;

ii. a légtér és az útvonalak rendelkezésre állása, ideértve a 2150/2005/EK bizottsági rendeletben meghatározott rugalmas légtérfelhasználási elv alkalmazása révén rendelkezésre álló légteret és útvonalakat is;

iii. az ATS-egység szektorok konfigurációja és aktiválása;

iv. a repülőtéri gurulási idők és a futópálya konfigurációk;

v. a légiforgalmi irányítási szektorok és a repülőterek kapacitása, ideértve a futópályákat is;

vi. az aktualizált légi helyzetek;

vii. a repülési tervektől való eltérések;

viii. a tényleges felszállási idők;

ix. a kommunikációs, navigációs, légtérellenőrzési/ATM infrastruktúra operatív rendelkezésre állására vonatkozó információk.

8. A 7. pont d) alpontjában említett adatok rendelkezésre bocsátása a hálózatirányító és az operatív érdekelt felek számára és által történik.

9. A hálózat kiszámíthatóságának biztosítása érdekében az indulási repülőtéren található ATS-egység gondoskodik arról, hogy azok a légi járatok, amelyek az előre meghatározott tűréshatár figyelembevételével sem tartják be a rájuk vonatkozó számított fékoldási időt, illetve amelyek repülési tervét elutasították vagy felfüggesztették, ne kapjanak felszállási engedélyt.

10. A helyi ATFM-egységek:

a) kapcsolattartási és kapcsolódási pontként szolgálnak egyrészről a központi ATFM-et biztosító hálózatirányító, másrészről a felelősségi körükbe tartozó kijelölt területeik és a hozzájuk rendelt repülőterek és ATS-egységek (katonai és polgári) között, a hálózatirányítóval együttműködésben megfelelő munkamegállapodások révén meghatározott szerepek és felelősségi körök alapján;

b) a központi ATFM-et biztosító hálózatirányító által meghatározott eljárásokkal – az ideiglenes eljárásokat is ideértve – összhangban lévő megfelelő helyi eljárásokat dolgoznak ki;

c) átadják a központi ATFM-et biztosító hálózatirányítónak az ATFM-funkció végrehajtásához szükséges valamennyi helyi adatot;

d) a megfelelő ATS-egységekkel és a központi ATFM-et biztosító hálózatirányítóval együttműködésben biztosítják az ATFM-intézkedések megfelelő végrehajtását, mivel így, a rendelkezésre álló kapacitás hatékony kihasználásának koordinálásával lehetőség van az optimális forgalomáramlás, valamint az igény és a kapacitás egyensúlyának biztosítására. Ha ezek az intézkedések szélesebb körű hálózati hatást fejtenek ki, akkor a hálózatirányító égisze alatt regionális koordinációt kell biztosítani;

e) minden olyan eseményről – ideértve a légtér vagy az ATM-rendszer jelentős fejlesztéseinek bevezetésével és a kedvezőtlen időjárási körülményekkel kapcsolatos átmeneti terveket is – tájékoztatják a hálózatirányítót, amely befolyásolhatja a légiforgalmi irányítás kapacitását vagy a légi közlekedés iránti igényt, és enyhítő intézkedéseket javasolnak;

f) a megfelelő ATS-egységekkel és a hálózatirányítóval együttműködésben működtetés utáni elemzéseket biztosítanak a hálózati teljesítmény javítási módjainak azonosítása érdekében;

g) olyan folyamatosan aktualizált vészhelyzeti terveket tartanak fenn, amelyek részletezik, hogy a felelősségi körükbe tartozó terület kezelése hogyan teszi lehetővé a hálózatirányító számára a helyi ATFM-egységek támogatását a vészhelyzeti műveletekben. Ezeket a helyi terveket meg kell osztani a hálózatirányítóval, és egyeztetni kell vele azokat.

11. Ahol légiforgalmi szolgálati bejelentő iroda működik, ott elősegíti a pilóták vagy az üzemeltetők és a helyi ATFM-egység vagy a központi ATFM-et biztosító hálózatirányító közötti információcserét.

12. A légijármű-üzemeltetők:

a) valamennyi tervezett légi járatra vonatkozóan benyújtanak egyetlen repülési tervet. A benyújtott repülési tervnek megfelelően kell tükröznie a tervezett útvonalprofilt;

b) biztosítják, hogy a tervezett repülési műveletbe be van építve minden vonatkozó ATFM-intézkedés a rájuk vonatkozó módosításokkal együtt;

c) részt vesznek a hálózatirányító által létrehozott olyan munkamegállapodásokban, amelyek révén minden ATFM-szakasz vonatkozásában a légi közlekedés iránti igényekre vonatkozó időszerű és aktualizált információk gyűjthetők.

13. A repülőtér-üzembentartók:

a) megállapodásokat kötnek a helyi ATS-egységekkel az alábbiak céljából:

i. a kapacitásra és a légi közlekedés iránti igényre vonatkozó valamennyi információ és az ezekben beálló változások cseréje és egyeztetése a megfelelő helyi ATFM-egységekkel és a hálózatirányítóval valamennyi ATFM-szakasz vonatkozásában, különösen a menetrend közzététele előtt;

ii. a megfelelő helyi ATFM-egységek és a hálózatirányító értesítése minden olyan eseményről, amely befolyásolhatja a légiforgalmi irányítás kapacitását vagy a légi közlekedés iránti igényt;

b) az igény és a különleges események igényre kifejtett hatásának értékelésére szolgáló olyan eljárásokat dolgoznak ki, amelyek valamennyi ATFM-szakaszra alkalmazhatók.

14. A repülési tervek és a repülőtéri résidők közötti összhang tekintetében:

a) egy repülőtéri résidő-koordinátor vagy egy koordinált repülőtér üzembentartójának kérésére a hálózatirányító vagy a helyi ATFM-egység még a repülés megkezdése előtt azok rendelkezésére bocsátja az adott repülőtérről megvalósítandó repülés repülési tervét. A repülőtéri résidő-koordinátorok vagy a koordinált repülőterek repülőtér-üzembentartói biztosítják a hálózatirányító vagy a helyi ATFM-egység által rendelkezésre bocsátott repülési tervek fogadásához szükséges infrastruktúrát;

b) a repülés megkezdése előtt a légijármű-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; ezt a korrelációt esettől függően a hálózatirányító, a helyi ATFM-egység, a helyi ATS-egység vagy a repülőtér-üzembentartó biztosítja;

c) bármely légijármű-üzemeltető, repülőtér-üzembentartó és ATS-egység tájékoztatja a repülőtér résidő-koordinátorát 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;

d) a hálózatirányító tájékoztatja a repülőtéri résidő-koordinátorokat 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.

15. Az érkezési és indulási tervezésre vonatkozó információk végrehajtásakor a repülőtér helyi operatív érdekelt felei gondoskodnak a hálózatirányítóval való teljeskörű koordinációról az adott funkció és a kapcsolódó adatcsere létrehozásában és működtetésében.

16. A kritikus események tekintetében:

a) a hálózatirányító kidolgozza, karbantartja és közzéteszi a hálózati szintű kritikus események kezelésére szolgáló ATFM-eljárásokat. Az ATFM-eljárások meghatározzák azokat a fellépéseket, amelyeket az érintett operatív érdekelt feleknek abban az esetben kell megtenniük, ha a hálózat egyik alkotóelemének jelentős zavara a kapacitás jelentős csökkenését és/vagy a forgalomáramlások jelentős zavarát eredményezné;

b) a kritikus eseményekre való felkészülés keretében az ATS-egységek és a repülőtér-üzembentartók egyeztetik a hálózatirányítóval, a helyi ATFM-egységekkel, a kritikus események által érintett légijármű-üzemeltetőkkel és adott esetben a repülőtéri résidő-koordinátorokkal a vészhelyzeti eljárások hatókörét és tartalmát, és ezen belül az elsőbbségi szabályokat érintő esetleges módosításokat. A vészhelyzeti eljárások között a következők szerepelnek:

i. szervezeti és koordinációs rendelkezések;

ii. 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;

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

iv. helyreállítási intézkedések.

C. RÉSZ

Az ATFM-funkció nyomon követése

1. Az EATMN kiszámíthatóságának és ezáltal teljesítményének biztosítása szempontjából a tervezett műveletek és az ATFM-intézkedések betartására vonatkozó információk elsődleges fontosságot képviselnek. Ezért az ATFM-funkció különleges nyomon követését szolgáló eljárás alkalmazására van szükség.

2. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy amennyiben a hálózatirányító megállapítása szerint 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 benyújtandó jelentésben.

3. A repülési terv elutasításáról vagy felfüggesztéséről szóló döntés betartásának elmulasztása esetén az érintett repülőtér ATS-egysége jelentést tesz a hálózatirányítónak a betartás elmulasztásáról, valamint a betartás biztosítása érdekében végrehajtott intézkedésekről. Az említett intézkedéseknek szerepelniük kell a hálózatirányító által a Bizottsághoz benyújtandó jelentésben.

4. Ha egy tagállam egy évben az indulások több mint 0,6 %-át meghaladó mértékben biztosított eltérést, akkor a hálózatirányító értesíti az adott tagállamot. Amennyiben egy tagállam értesítést kapott, akkor a biztosított eltéréseket részletesen bemutató jelentést készít, amelyet benyújt a Bizottsághoz.

5. A hálózatirányító gondoskodik arról, hogy a légijármű-üzemeltető értesítést kapjon az ATFM-intézkedések be nem tartásáról, amit a hiányzó vagy több párhuzamos repülési tervre vonatkozó követelmények alkalmazása eredményezett. Amennyiben egy légijármű-üzemeltető értesítést kapott, akkor a körülményeket és a be nem tartás megszüntetése érdekében megtett intézkedéseket részletesen bemutató jelentést készít. A hálózatirányító éves jelentést készít, amely részletesen bemutatja azokat az eseteket, amikor a repülési terv hiányzott, vagy több párhuzamos repülési tervet nyújtottak be, és benyújtja ezt a jelentést a Bizottsághoz.

6. A hálózatirányító évente felülvizsgálatot végez az ATFM-intézkedések betartásáról, annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi operatív érdekelt fél javítsa az említett intézkedések betartásának mértékét.

7. A hálózatirányító éves jelentéseket készít, amelyeket benyújt a Bizottsághoz. A jelentések kitérnek az ATFM-funkció minőségére, és részletekkel szolgálnak az alábbiakra vonatkozóan:

a) az ATFM-intézkedések okai;

b) az ATFM-intézkedések hatásai;

c) az ATFM-intézkedések betartása;

d) az egyes operatív érdekelt felek hogyan járultak hozzá a hálózat általános hatásának optimalizálásához;

e) az előző pontokkal kapcsolatban tett ajánlások, amelyek célja a hálózati teljesítmény javítása.

8. A hálózatirányító gondoskodik az e mellékletben felsorolt ATFM-adatok, a repülési tervek, az üzemeltetési naplók és a vonatkozó háttéradatok nyilvántartásának létrehozásáról és fenntartásáról. Ezeket az adatokat a megküldésüktől számított két évig meg kell őrizni, és azokat szükség esetén a Bizottság, a tagállamok, az ATS-egységek és a légijármű-üzemeltetők rendelkezésére kell bocsátani. Az adatokat továbbá a repülőtéri résidő-koordinátorok és a repülőtér-üzemeltetők számára is hozzáférhetővé kell tenni annak érdekében, hogy azokat felhasználhassák a bejelentett kapacitás rendszeres értékeléséhez.

Függelék

A légiforgalmiáramlás-szervezéssel kapcsolatos ICAO-rendelkezések jegyzéke

1. Chicagói Egyezmény, 11. melléklet (Légiforgalmi szolgálatok), 3. fejezet, 3.7.5. pont (Légiforgalmiáramlás-szervezés) (14. kiadás, 2016. július, 50A. sz. módosítás).
2. ICAO 4444. sz. dokumentum, Léginavigációs szolgálati eljárások – Légiforgalmi szolgáltatás (PANS-ATM), 3. fejezet (ATS-kapacitás és légiforgalmiáramlás-szervezés) (a 7A. sz. módosítást tartalmazó 2016-os 16. kiadás).”
3. ICAO 7030. sz. dokumentum, Körzeti kiegészítő eljárások, Európai régió, 2. és 8. fejezet (Légiforgalmiáramlás-szervezés) (2007-es 5. kiadás).

III. MELLÉKLET

A RÁDIÓFREKVENCIA FUNKCIÓ

A. RÉSZ

Célkitűzés és hatály

1. Az e funkcióval kapcsolatos célkitűzések a következők:

   a) az európai légiforgalmi rádióspektrum kihasználásának maximalizálása a frekvenciagazdálkodási eljárások és tervezési kritériumok javítása révén, a hálózati kapacitás csökkenését eredményező frekvenciahiány megelőzése érdekében;

   b) a frekvenciagazdálkodási gyakorlatok átláthatóságának javítása, a hatékony frekvencia-felhasználás pontos értékelésének és a jövőbeli frekvenciaigények teljesítését lehetővé tevő megoldások meghatározásának lehetővé tétele érdekében;

   c) a frekvenciagazdálkodási eljárások hatékonyságának növelése a bevált gyakorlatok népszerűsítése és a megfelelő eszközök kifejlesztése révén.

2. A hálózatirányító és a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek megállapodnak az európai légiközlekedési hálózat kialakításának és működésének javítását célzó funkció általános prioritásairól. Ezeket a prioritásokat – amelyekről konzultálni kell az érdekelt felekkel – a hálózatstratégiai terv és a hálózatműködtetési terv frekvenciára vonatkozó részének formájában kell dokumentálni. A fontossági sorrend különösen a meghatározott sávokat, területeket és szolgáltatásokat veszi figyelembe.

B. RÉSZ

A funkció ellátására vonatkozó követelmények

1. A tagállamok egy illetékes személyt, hatóságot vagy szervezetet jelölnek ki nemzeti frekvenciagazdálkodási szervnek azzal a feladattal, hogy biztosítsa a frekvenciák kijelölését, módosítását és rendelkezésre bocsátását e rendelettel összhangban. A tagállamok közlik a Bizottsággal és a hálózatirányítóval a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek nevét és címét, és időben tájékoztatással szolgálnak a kijelölésekben beálló változásokról.

2. A hálózatirányító kidolgozza és koordinálja a hálózathoz kapcsolódó stratégiai spektrumot érintő szempontokat, amelyeket megfelelően dokumentálni kell a hálózatstratégiai tervben és a hálózatműködtetési tervben. A hálózatirányító segíti a Bizottságot és a tagállamokat a nemzetközi fórumokon – különösen a Postai és Távközlési Igazgatások Európai Értekezletén (CEPT) és a Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) keretében – tett koordinált tagállami megnyilvánulásokban felhasználható közös légiközlekedési álláspontok kidolgozásában.

3. A tagállamok kérésére a hálózatirányító tájékoztatja a Bizottságot, valamint a Bizottsággal és a Postai és Távközlési Igazgatások Európai Értekezletével együtt lépéseket tesz az egyéb ipari ágazatokkal kapcsolatos aggodalmak kezelésére.

4. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek jelentést tesznek a hálózatirányítónak az európai légiközlekedési hálózatot érintő rádiófrekvenciás zavarokról. A hálózatirányító rögzíti a rádiófrekvenciás zavarok előfordulását, és támogatást nyújt a nemzeti frekvenciagazdálkodási szerveknek ezek értékelésében. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek kérésére a hálózatirányító gondoskodik a fellépések koordinálásáról, vagy biztosítja az ilyen esetek megszüntetéséhez vagy mérsékléséhez szükséges támogatást.

5. A hálózatirányító és a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek tovább fejlesztik és javítják a frekvenciagazdálkodási eljárásokat, a tervezési kritériumokat, az adatkészleteket és folyamatokat, hogy javítsák a rádióspektrum általános légi forgalmi felhasználók általi használatát és elfoglalását. A tagállamok kérésére a hálózatirányító javaslatot tesz az ilyen fejlesztések regionális szintre való kiterjesztésére.

6. Frekvenciakijelölés kérelmezésekor az adott frekvencia használatát kérelmező egyén vagy szervezet kérelmet nyújt be a megfelelő nemzeti frekvenciagazdálkodási szervhez, az összes vonatkozó adattal és indoklással egyetemben.

7. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek és a hálózatirányító értékeli és a működési követelmények és az elfogadott kritériumok alapján fontossági sorrendet állapít meg a frekvenciakérelmek tekintetében. A hálózatirányító a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervekkel együttműködésben meghatározza a frekvencia iránti kérelmek hálózatra kifejtett hatását. A hálózatirányító a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervekkel konzultálva megállapítja az értékelést és a rangsorolási kritériumokat, valamint ezt követően – adott esetben – fenntartja és frissíti ezeket.

8. Ha nincs hálózatot érintő hatás, a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek meghatározzák a kérelem teljesítéséhez megfelelő frekvenciá(ka)t, tekintettel a 12. pontban szereplő követelményekre.

9. Ha a hálózatot hatás éri, a hálózatirányító meghatározza a kérelem teljesítéséhez megfelelő frekvenciá(ka)t, tekintettel a következő követelményekre:

   a) biztonságos kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző szolgálatok biztosítása iránti igény;

   b) a véges rádióspektrum erőforrások felhasználásának optimalizálása iránti igény;

   c) a rádióspektrumhoz való költséghatékony, tisztességes és átlátható hozzáférés iránti igény;

   d) a kérelmező(k) és operatív érdekelt felek működési követelményei;

   e) a rádióspektrum iránti előre jelzett jövőbeli igény;

   f) az ICAO európai frekvenciagazdálkodási kézikönyvében foglalt rendelkezések.

10. Ha a 11. és 12. pontban említett megfelelő frekvencia nem határozható meg, akkor a nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv felkérheti a hálózatirányítót, hogy próbáljon találni egy speciális frekvenciát. Annak érdekében, hogy megoldást találjanak a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek számára, a hálózatirányító a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek támogatásával külön vizsgálatot folytathat az érintett földrajzi terület frekvencia-felhasználási helyzetére vonatkozóan.

11. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv kijelöli a 12. vagy 13. pont szerint meghatározott megfelelő frekvenciá(ka)t.

12. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv valamennyi frekvenciakijelölést bejegyzi a központi nyilvántartásba a következő információk feltüntetésével:

   a) az ICAO európai frekvenciagazdálkodási kézikönyve szerinti adatok, ideértve a vonatkozó műszaki és működési adatokat;

   b) a 6. pontban említett javított adatkövetelmények;

   c) a frekvenciakijelölés üzemszerű használatának leírása;

   d) a frekvenciakijelölést használó operatív érdekelt fél elérhetőségei.

   A tagállamok ezt a központi nyilvántartást használják az ICAO felé fennálló igazgatási frekvenciakijelölési regisztrációs kötelezettségeik teljesítéséhez.

13. A kérelmező számára történő frekvenciakijelöléskor a nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv felhasználási feltételeket állapít meg. Ezek a feltételek minimálisan tartalmazzák, hogy a frekvenciakijelölés:

   a) érvényes marad, ameddig azt a kérelmező által részletezett működési követelmények teljesítésére használják fel;

   b) frekvenciaáthelyezési kérelem tárgya lehet, és az ilyen áthelyezést korlátozott határidőn belül végre kell hajtani;

   c) módosulhat, amennyiben a kérelmező által leírt üzemszerű használat megváltozik.

14. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv(ek) biztosítják, hogy bármely kérelmezett frekvenciaáthelyezést, módosítást vagy megszüntetést az adott frekvenciakijelölés kedvezményezettjének számító egyén vagy szervezet a meghatározott határidőn belül teljesítse, és hogy a központi nyilvántartást ennek megfelelően frissítsék. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv(ek) megfelelő indoklást továbbítanak a hálózatirányítónak, ha ezek a lépések nem végrehajthatók.

15. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek biztosítják, hogy a B. rész 12. pontjában említett, az európai légiközlekedési hálózatban használt frekvenciakijelölésekre vonatkozó információk rendelkezésre állnak a központi nyilvántartásban.

16. A hálózatirányító és a nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv(ek) ellenőrzi(k) és értékeli(k) az átlátható eljárásokon alapuló repülési frekvenciasávokat és frekvenciakijelöléseket, helyes és hatékony felhasználásuk biztosítása érdekében. A hálózatirányító a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervekkel konzultálva kidolgozza ezeket az eljárásokat, valamint ezt követően – adott esetben – fenntartja és frissíti ezeket. A hálózatirányító különösen a központi nyilvántartás, a frekvenciakijelölés működési célja és a tényleges használata közötti azon eltéréseket határozza meg, amelyek káros hatást fejthetnek ki a rádiófrekvencia funkcióra. A hálózatirányító tájékoztatja a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervet az ilyen eltérésekről, hogy arról a megegyezés szerinti határidőn belül állást foglaljon.

17. A hálózatirányító biztosítja a közös eszközök rendelkezésre állását a központi és nemzeti tervezés, koordináció, nyilvántartásba vétel, ellenőrzés és optimalizálás támogatására. Az eszközöket különösen – a funkció hatékonysága ellenőrzésének céljával – a központi nyilvántartási adatok elemzésének támogatására, valamint a 7. pont szerinti frekvenciaoptimalizálási folyamat kialakítására és végrehajtására kell kidolgoznia a hálózatirányítónak.

C. RÉSZ

A frekvenciafunkció megszervezésére vonatkozó követelmények

1. A nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek és a hálózatirányító közötti együttműködésen alapuló döntéshozatal olyan megállapodásokra alapul, amelyek legalább az alábbiakra kitérnek:

   a) a működési követelmények értékelésére és fontossági sorrendbe állítására vonatkozó kritériumok;

   b) az új vagy módosított rádiófrekvencia-kijelölések koordinációjának minimális időtartama;

   c) mechanizmusok annak biztosítására, hogy a hálózatirányító és a nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv teljesíti a vonatkozó európai uniós szintű teljesítménycélokat;

   d) a javított frekvenciagazdálkodási eljárások, kritériumok és folyamatok nem befolyásolják hátrányosan az egyéb országok által az ICAO regionális szintű eljárásainak keretében alkalmazott eljárásokat, kritériumokat és folyamatokat;

   e) követelmények annak biztosítására, hogy a tagállamok és a nemzeti és európai szintű érintett érdekelt felek közötti új vagy módosított gazdálkodási megállapodások vonatkozásában megfelelő konzultációt tartanak.

2. A rádiófrekvenciák koordinálására vonatkozó megállapodások alakulását a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervekkel együttműködve kell részletesen meghatározni és az általános költségeket az észszerűség határain belül csökkenteni kell.

3. A rádiófrekvenciák stratégiai és taktikai célú használatának a hálózatirányító munkájában részt nem vevő harmadik országokkal való koordinációját az ICAO regionális szintű munkamegállapodásai révén kell végrehajtani. Ezáltal a harmadik országoknak a hálózatirányító munkájához való későbbi hozzáférése is lehetővé válik.

4. A tagállamok biztosítják, hogy a repülési frekvenciasávok katonai használatát együttműködésen alapuló döntéshozatal révén megfelelően koordinálják a hálózatirányítóval és a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervvel.

IV. MELLÉKLET

A RADAR TRANSZPONDERKÓD-FUNKCIÓ

A. RÉSZ

Célkitűzések és általános követelmények

Transzponderkód:

1. Az e funkcióval kapcsolatos célkitűzések a következők:

   a) a kódkiosztási folyamat biztosságának javítása azáltal, hogy egyértelmű szerepet és felelősségi kört kap valamennyi érintett érdekelt fél, miközben a kódkiosztás meghatározásának középpontjában az általános hálózati teljesítmény áll;

   b) a kódkiosztások és az aktuális kódhasználat átláthatóságának fokozása, amely lehetővé teszi az általános hálózati hatékonyság jobb értékelését.

2. A hálózatirányító kiosztja a másodlagos légtérellenőrző radar (SSR) transzponderkódokat a tagállamoknak és a léginavigációs szolgáltatóknak olyan módon, hogy az optimalizálja azok biztonságos és hatékony elosztását a következőkre tekintettel:

   a) valamennyi operatív érdekelt fél működési követelményei;

   b) az aktuális és a várható légiforgalmi szint;

   c) az SSR transzponderkódoknak az ICAO európai régióra vonatkozó regionális léginavigációs tervének létesítmények és szolgáltatások megvalósítására vonatkozó dokumentuma és más útmutató dokumentumok vonatkozó rendelkezéseivel összhangban álló használata.

3. A hálózatirányító mindenkor a tagállamok, a léginavigációs szolgáltatók és a harmadik országok rendelkezésére bocsátja az SSR transzponderkódok kiosztási listáját, ami teljes és naprakész információkkal szolgál az SSR kódok kiosztására vonatkozóan.

4. Az SSR transzponderkódok kiosztási követelményeinek megállapítását, értékelését és koordinálását célzó hivatalos folyamatot a hálózatirányító hajtja végre, tekintettel az SSR transzponderkódok összes kérelmezett polgári és katonai felhasználására.

5. A 4. pontban meghatározott hivatalos folyamat minimálisan magában foglalja a következő tevékenységek teljesítésére vonatkozóan elfogadott vonatkozó eljárásokat, időtartamokat és teljesítménycélokat:

   a) SSR transzponderkódok kiosztása iránti kérelmek benyújtása;

   b) SSR transzponderkódok kiosztásának értékelése;

   c) SSR transzponderkódok kiosztása tekintetében javasolt módosítás koordinációja a tagállamokkal a B. részben meghatározott követelményeknek megfelelően;

   d) a kódkiosztás és az új igényeknek a rendszeres ellenőrzése a helyzet optimalizálása céljából, ideértve a meglévő kódkiosztások újbóli kiosztását;

   e) a 3. pontban említett általános SSR transzponderkód-kiosztási lista rendszeres módosítása, jóváhagyása és terjesztése;

   f) SSR transzponderkód-kiosztások közötti váratlan ellentmondásokra vonatkozó értesítés, értékelés és állásfoglalás;

   g) SSR transzponderkódok kódszinkronizálási ellenőrzések során felfedezett helytelen kiosztásaira vonatkozó értesítés, értékelés és állásfoglalás;

   h) SSR transzponderkód-kiosztások váratlan hiányosságaira vonatkozó értesítés, értékelés és állásfoglalás;

   i) adat- és információszolgáltatás a C. részben meghatározott követelményekkel összhangban.

6. A 4. pontban meghatározott folyamat keretében kapott SSR transzponderkód kiosztására vonatkozó kérelmeket a hálózatirányító ellenőrzi a folyamat formai és adatkonvenciós, hiánytalansági, pontossági, aktualitási és indokolási követelményeinek való megfelelés szempontjából.

7. A tagállamok biztosítják, hogy az SSR transzponderkódokat a 3. pont szerinti SSR transzponderkód-kiosztási listának megfelelően osztják ki a légi járművek számára.

8. A hálózatirányító a tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók nevében egy központi SSR transzponderkód-kiosztási és kezelési rendszert működtet az SSR transzponderkódok automatikus kiosztása érdekében az általános légi forgalom számára.

9. A hálózatirányító az SSR transzponderkódok tagállamok és léginavigációs szolgáltatók általi tényleges használatának rendszeres értékelését és vizsgálatát szolgáló eljárásokat és eszközöket valósít meg.

10. A hálózatirányító, a tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók megállapodnak a jövőbeli SSR transzponderkód-követelmények időszakos elemzését és azonosítását támogató tervekről és eljárásokról. Ez az elemzés magában foglalja az SSR transzponderkódok kiosztásában várható hiányosságok által okozott lehetséges teljesítményhatások meghatározását.

11. A hálózatirányító kidolgozza és rendszeresen frissíti azokat a működési kézikönyveket, amelyek a hálózati funkciók e rendelet követelményeinek megfelelő ellátásának lehetővé tételéhez szükséges utasításokat és információkat tartalmazzák. Ezeket a működési kézikönyveket a megfelelő minőségirányítási és dokumentumkezelési folyamatokkal összhangban kell terjeszteni és frissíteni.

S-módú lekérdezési kód (MIC):

12. Ennek a folyamatnak a céljai a következők:

    a) az S-módú lekérdezési kódok koordinált módon történő kiosztása, ami hozzájárul a hálózat általános hatékonyságához;

    b) jobb végrehajtást és felügyeletet lehetővé tévő szabályozási alap biztosítása.

13. A hálózatirányító olyan módon osztja ki a lekérdezési kódokat a polgári és katonai S-módú lekérdező állomásoknak, amely optimalizálja a légiforgalmi ellenőrzés biztonságos és hatékony működését és a polgári-katonai koordinációt, a következők figyelembevételével:

    a) valamennyi operatív érdekelt fél működési követelményei;

    b) a 262/2009/EK bizottsági rendelet ([1]);

    c) az S-módú lekérdezési kódok szükséges kezelése az S-módú másodlagos légtérellenőrző radar lekérdezési kódok kiosztására vonatkozó európai elvek és eljárások (IC) (024. sz. ICAO EUR dokumentum) rendelkezéseivel összhangban

14. A hálózatirányító a tagállamok nevében egy központosított lekérdezésikód-kiosztási rendszert ([2]) működtet a lekérdezési kódok S-módú lekérdező állomásoknak való koordinált kiosztása érdekében.

15. A tagállamok a lekérdezésikód-kiosztási rendszeren keresztül központosított lekérdezésikód-kiosztási szolgáltatást nyújtanak az S-mód-üzemeltetőknek.

16. A hálózatirányító mindenkor a tagállamok, az S-mód-üzemeltetők és a harmadik országok rendelkezésére bocsátja a lekérdezésikód-kiosztási tervet, amely tartalmazza a legújabban jóváhagyott lekérdezésikód-kiosztások teljes körét az ICAO európai régiójára vonatkozóan.

17. A hálózatirányító végrehajtja a lekérdezésikód-kiosztásokra vonatkozó követelmények megállapítását, értékelését és koordinálását célzó hivatalos folyamatot, tekintettel a lekérdezési kódok összes kérelmezett polgári és katonai felhasználására.

18. A 17. pontban meghatározott hivatalos folyamat minimálisan magában foglalja a következő tevékenységek teljesítésére vonatkozóan elfogadott vonatkozó eljárásokat, időtartamokat és teljesítménycélokat:

    a) lekérdezési kódok kiosztása iránti kérelmek benyújtása;

([1]) A Bizottság 262/2009/EK rendelete (2009. március 30.) az egységes európai égbolt S-módú lekérdezési kódjainak összehangolt kiosztására és használatára vonatkozó követelmények megállapításáról (HL L 84., 2009.3.31., 20. o.).

([2]) A 262/2009/EK rendelet 2. cikkének 11. pontjában meghatározva.

b) lekérdezési kódok kiosztása iránti kérelmek értékelése;

c) lekérdezési kódok kiosztása tekintetében javasolt módosítás koordinációja a tagállamokkal a B. részben meghatározott követelményeknek megfelelően;

d) a lekérdezési kódok kiosztásának és az új igényeknek a rendszeres ellenőrzése a helyzet javítása céljából, ideértve a meglévő lekérdezésikód-kiosztások újbóli kiosztását;

e) a 16. pontban említett általános lekérdezésikód-kiosztási terv rendszeres módosítása, jóváhagyása és terjesztése;

f) az S-módú lekérdező állomások közötti váratlan lekérdezésikód-konfliktusokra vonatkozó értesítés, értékelés és megoldás;

g) a lekérdezésikód-kiosztás váratlan hiányosságaira vonatkozó értesítés, értékelés és megoldás;

h) adat- és információszolgáltatás a C. részben meghatározott követelményekkel összhangban.

19. A hálózatirányító ellenőrzi a 18. pontban meghatározott folyamat keretében kapott lekérdezésikód-kiosztási kérelmeket a folyamat formai és adatkonvenciós, hiánytalansági, pontossági, aktualitási és indokolási követelményeinek való megfelelés szempontjából.

20. A 18. pontban meghatározott folyamat keretében a hálózatirányító:

a) a folyamatban lévő kérelmek alapján elvégzi a lekérdezésikód-kiosztási terv frissítésének szimulációját;

b) az érintett tagállamok által történő elfogadás céljából javaslatot tesz a lekérdezésikód-kiosztási terv frissítésére;

c) biztosítja, hogy a lekérdezésikód-kiosztási terv javasolt frissítései a lehető legnagyobb mértékben eleget tegyenek a lekérdezésikód-kérelmek működési követelményeinek;

d) frissíti a lekérdezésikód-kiosztási tervet, és a jóváhagyását követően a hadsereg által működtetett S-módú lekérdező állomásokra vonatkozó nemzeti adatközlési eljárások sérelme nélkül azonnal értesíti erről a tagállamokat.

21. A hálózatirányító az S-módú lekérdezési kódok polgári és katonai S-mód-üzemeltetők általi tényleges használatának rendszeres értékelését és vizsgálatát szolgáló eljárásokat és eszközöket valósít meg.

22. A hálózatirányító, a tagállamok és az S-mód-üzemeltetők megállapodnak a jövőbeli S-módú lekérdezésikód-követelmények időszakos elemzését és azonosítását támogató tervekről és eljárásokról. Ez az elemzés magában foglalja a lekérdezési kódok kiosztásában várható hiányosságok által okozott lehetséges teljesítményhatások meghatározását.

23. A hálózatirányító kidolgozza és rendszeresen frissíti azokat a működési kézikönyveket, amelyek a hálózati funkciók e rendelet követelményeinek megfelelő ellátásának lehetővé tételéhez szükséges utasításokat és információkat tartalmazzák. Ezeket a működési kézikönyveket a megfelelő minőségirányítási és dokumentumkezelési folyamatokkal összhangban kell terjeszteni és frissíteni.

B. RÉSZ

Az egyedi konzultációs mechanizmusra vonatkozó követelmények

Transzponderkód:

1. A hálózatirányító létrehozza a részletes SSR transzponderkód-kiosztási rendelkezésekre vonatkozó koordináció és konzultáció sajátos mechanizmusát. Ez a mechanizmus:

a) biztosítja, hogy az SSR transzponderkódok harmadik országokban való használatából eredő hatást figyelembe veszik az ICAO európai régióra vonatkozó regionális léginavigációs tervének létesítmények és szolgáltatások megvalósítására vonatkozó dokumentuma vonatkozó rendelkezéseiben megállapított SSR transzponderkódokkal való gazdálkodás munkamegállapodásaiban való részvétel révén;

b) biztosítja, hogy az A. rész 3. pontjában említett SSR transzponderkód-kiosztási lista összhangban áll az ICAO európai régióra vonatkozó regionális léginavigációs tervének létesítmények és szolgáltatások megvalósítására vonatkozó dokumentuma vonatkozó rendelkezéseiben megállapított kódkezelési tervvel;

c) követelményeket állapít meg annak biztosítására, hogy az új vagy módosított SSR transzponderkódok kezelésére vonatkozó megállapodások tekintetében az érdekelt tagállamokkal megfelelő konzultációt folytassanak;

d) követelményeket állapít meg annak biztosítására, hogy az új vagy módosított SSR transzponderkódok kezelésére vonatkozó megállapodások tekintetében a tagállamok nemzeti szinten megfelelő konzultációt folytassanak az összes érdekelt féllel;

e) biztosítja, hogy az SSR transzponderkódok stratégiai és taktikai használatának harmadik országokkal folytatott koordinálását végrehajtják az SSR transzponderkódok kezelésével kapcsolatos azon munkamegállapodások keretében, amelyeket az ICAO európai régióra vonatkozó regionális léginavigációs tervének létesítmények és szolgáltatások megvalósítására vonatkozó dokumentumának megfelelő rendelkezései állapítanak meg;

f) megállapítja az új vagy módosított légtérellenőrző lekérdező állomásokat érintő és SSR transzponderkód-kiosztási javaslatokra vonatkozó koordináció és konzultáció minimális időtartamait;

g) biztosítja, hogy az SSR transzponderkód-kiosztási lista változásai kizárólag a változásban érdekelt tagállamok jóváhagyásával valósulhatnak meg;

h) követelményeket állapít meg annak biztosítására, hogy az SSR transzponderkód-kiosztási lista változásairól közvetlenül a jóváhagyást követően értesítsék az összes érdekelt felet, az SSR transzponderkódok katonai hatóságok általi használatára vonatkozó információ közlésére érvényes nemzeti eljárások sérelme nélkül.

2. A hálózatirányító – a nemzeti katonai hatóságokkal együttműködve – gondoskodik arról, hogy megfelelő lépéseket tegyenek annak biztosítására, hogy az SSR transzponderkódok katonai célú kiosztása és felhasználása ne legyen káros hatással az általános légi forgalom biztonságára és hatékony áramlására.

S-módú lekérdezési kód:

3. A hálózatirányító létrehozza a részletes S-módú lekérdezésikód-kiosztási rendelkezésekre vonatkozó koordináció és konzultáció sajátos mechanizmusát. A mechanizmus:

a) megállapítja az új vagy módosított S-módú lekérdezésikód-kiosztási javaslatokra vonatkozó koordináció és konzultáció időtartamait;

b) biztosítja, hogy az S-módú lekérdezésikód-kiosztási terv változásai kizárólag a változásban érdekelt tagállamok jóváhagyásával valósulhatnak meg;

c) biztosítja, hogy az S-módú lekérdezési kódok stratégiai és taktikai használatának harmadik országokkal folytatott koordinálását végrehajtják az S-módú lekérdezési kódok kezelésével kapcsolatos munkamegállapodások keretében;

d) követelményeket állapít meg annak biztosítására, hogy az S-módú lekérdezésikód-kiosztási terv változásairól közvetlenül a jóváhagyást követően értesítsék az összes érdekelt felet, az S-módú lekérdezési kódok és SSR transzponderkódok katonai hatóságok általi használatára vonatkozó információ közlésére érvényes nemzeti eljárások sérelme nélkül.

4. A hálózatirányító biztosítja, hogy az új vagy módosított lekérdezési kódok kezelésére vonatkozó megállapodások tekintetében a tagállamokkal együttműködésre alapuló döntéshozatal révén megfelelő konzultációt folytassanak.

5. A hálózatirányító – a nemzeti katonai hatóságokkal együttműködve – gondoskodik arról, hogy megfelelő lépéseket tegyenek annak biztosítására, hogy az S-módú lekérdezési kódok katonai célú kiosztása és felhasználása ne legyen káros hatással az általános légi forgalom biztonságára és hatékony áramlására.

C. RÉSZ

Az adatszolgáltatásra vonatkozó követelmények

Transzponderkód:

1. Az SSR transzponderkódok új vagy módosított kiosztásai tekintetében benyújtott kérelmeknek meg kell felelniük az A. rész 4. pontjában meghatározott folyamat formai és adatkonvenciós, hiánytalansági, pontossági, aktualitási és indokolási követelményeinek.

2. A tagállamok a hálózatirányító által kitűzött elfogadott időtartamon belül a hálózatirányító rendelkezésére bocsátják az alábbi adatokat és információkat, az SSR transzponderkódok számára biztosított hálózati funkció támogatása céljából:

   a) a felelősségi körükbe tartozó olyan SSR transzponderkódok kiosztására és felhasználására vonatkozó naprakész nyilvántartási bejegyzés, amelyre valamilyen biztonsági megkötés vonatkozik az általános légi forgalom céljára nem használt sajátos katonai kódkiosztások teljes közzététele tekintetében;

   b) indokolás annak bizonyítására, hogy az SSR transzponderkódok meglévő és kérelmezett kiosztásai legalább a működési követelmények teljesítéséhez elegendőek;

   c) az SSR transzponderkódok olyan kiosztására vonatkozó részletek, amelyre már nincs üzemszerűen szükség, és amelyet a hálózaton belüli újbóli kiosztás céljából rendelkezésre lehet bocsátani;

   d) SSR transzponderkódok kiosztásának aktuális nem tervezett hiányosságára vonatkozó jelentés;

   e) a telepítési tervezésben vagy a rendszerek vagy alkotóelemek működési állapotában bekövetkezett változásra vonatkozó részletek, amelyek hatással lehetnek az SSR transzponderkódok légi közlekedési járatok számára történő kiosztására.

3. A léginavigációs szolgáltatók a hálózatirányító által kitűzött elfogadott időtartamon belül a hálózatirányító rendelkezésére bocsátják az alábbi adatokat és információkat, az SSR transzponderkódok számára biztosított hálózati funkció támogatása céljából:

   a) megerősített taktikai áramlásszervezési rendszer összefüggő pozíciójelentései, amelyek SSR transzponderkód-kiosztásokat tartalmaznak a műszeres repülési szabályok szerinti repülést végző általános légiforgalom számára;

   b) valamely operatív SSR transzponderkód-kiosztás által okozott bármilyen tényleges, nem tervezett konfliktusról vagy veszélyről szóló jelentés, beleértve a konfliktus megoldására vonatkozó információt.

4. A tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók által az SSR transzponderkód-kiosztások javasolt módosításainak és az SSR transzponderkódok kiosztási listája frissítésének koordinációjára adott válaszreakciók minimálisan:

   a) meghatározzák, hogy várható-e bármiféle konfliktus vagy veszély az SSR transzponderkód-kiosztások tekintetében;

   b) megerősítik, hogy a működési követelményeket vagy a hatékonyságot éri-e káros hatás;

   c) megerősítik, hogy az SSR transzponderkód-kiosztások módosítása végrehajtható az előírt időtartamoknak megfelelően.

S-módú lekérdezési kód:

5. A lekérdezési kódok új vagy módosított kiosztásai tekintetében benyújtott kérelmeknek meg kell felelniük az A. rész 17. pontjában meghatározott folyamat formai és adatkonvenciós, hiánytalansági, pontossági, aktualitási és indokolási követelményeinek.

6. A tagállamok a hálózatirányító által kitűzött elfogadott időtartamon belül a hálózatirányító rendelkezésére bocsátják az alábbi adatokat és információkat, a lekérdezésikód-kiosztási szolgáltatás biztosításának támogatása céljából:

   a) az S-módú lekérdező állomások jellemzői, a 262/2009/EK rendeletben foglaltak szerint;

   b) a telepítési tervezésben vagy az S-módú lekérdező állomások vagy alkotóelemek működési állapotában bekövetkezett változásra vonatkozó részletek, amelyek hatással lehetnek az S-módú lekérdezési kódok S-módú lekérdező állomások számára történő kiosztására.

   c) indokolás annak bizonyítására, hogy az S-módú lekérdezési kódok meglévő és kérelmezett kiosztásai legalább a működési követelmények teljesítéséhez elegendőek;

   d) az S-módú lekérdezési kódok olyan kiosztása, amelyre már nincs üzemszerűen szükség, és amelyet a hálózaton belüli újbóli kiosztás céljából rendelkezésre lehet bocsátani;

   e) lekérdezési kódok kiosztásának aktuális nem tervezett hiányosságára vonatkozó jelentés;

7. A hálózatirányító a lekérdezésikód-kiosztási tervre vonatkozó javaslattal kapcsolatos tagállami válaszokat többek között az alábbiakra használja fel:

   a) az S-módú lekérdezésikód-kiosztások között várható bármiféle konfliktus vagy veszély azonosítása;

   b) annak megerősítése, hogy a működési követelményeket vagy a hatékonyságot éri-e káros hatás;

   c) annak megerősítése, hogy az S-módú lekérdezésikód-kiosztások módosítása végrehajtható az előírt időtartamoknak megfelelően.

8. A hálózatirányító támogatást nyújt a tagállamok számára a tagállamok vagy az S-mód-üzemeltetők által jelzett MIC-konfliktus megoldásában.

V. MELLÉKLET

MINTA A HÁLÓZATSTRATÉGIAI TERVHEZ

A hálózatstratégiai tervet az alábbi tagolás szerint kell elkészíteni:

1. BEVEZETÉS

1.1. A hálózatstratégiai terv hatálya (területi és időbeli)

1.2. A terv elkészítése és a jóváhagyási folyamat

2. ÁLTALÁNOS HÁTTÉR ÉS KÖVETELMÉNYEK

2.1. A hálózat aktuális és tervezett helyzetének leírása, beleértve az európai útvonalhálózat-kialakítási funkciót, a légiforgalmiáramlás-szervezést, a repülőtereket és a szűkös erőforrásokat

2.2. A tervidőszakhoz kapcsolódó kihívások és lehetőségek (beleértve a forgalmi igények előrejelzését és világszintű alakulását)

2.3. A különféle érdekelt felek által kifejezésre juttatott teljesítménycélok és üzleti követelmények, valamint az uniós szintű teljesítménycélok

3. STRATÉGIAI JÖVŐKÉP

3.1. A hálózatfejlesztési stratégia leírása, amely révén teljesíthetők a kitűzött teljesítménycélok és üzleti követelmények

3.2. A teljesítményrendszerrel való összhang

3.3. Az ATM-főtervvel való összhang

3.4. A 409/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet szerint meghatározott közös projektekkel való összhang

4. STRATÉGIAI CÉLKITŰZÉSEK

4.1. A hálózatstratégiai célkitűzések leírása:

a) a részt vevő operatív érdekelt felek együttműködési szempontjai a szerepek és felelősségi körök tekintetében;

b) annak bemutatása, hogy a stratégiai célkitűzések hogyan segítik elő a követelmények teljesülését;

c) az e célkitűzések megvalósítása felé tett előrehaladás mérési módszerének meghatározása;

d) annak bemutatása, hogy a stratégiai célkitűzések hogyan hatnak az iparágra és más érintett területekre.

5. STRATÉGIAI TERVEZÉS

5.1. A rövid- és középtávú tervezés ismertetése:

a) az egyes stratégiai célkitűzések prioritásai;

b) az egyes stratégiai célkitűzések végrehajtása a következők tekintetében: a technológia előírt alkalmazása, az architektúrát érintő hatás, az emberi tényezők, a felmerülő költségek, az előnyök, valamint a szükséges irányítás, az erőforrások és a szabályozás;

c) a szükséges operatív érdekelt felek részvétele a terv egyes elemeiben, beleértve szerepeiket és felelősségi köreiket;

d) a hálózatirányító részvételének közösen elfogadott szintje az egyes egyedi funkciókat érintő terv egyes elemei végrehajtásának támogatásához.

5.2. A hosszú távú tervezés ismertetése:

a) szándék minden egyes stratégiai célkitűzés teljesítésére a következők tekintetében: a szükséges technológia és a megfelelő kutatási és fejlesztési szempontok, az architektúrát érintő hatás, az emberi tényezők, a gazdaságossági tanulmány, a szükséges irányítás és szabályozás, valamint e beruházások kapcsolódó biztonsági és gazdasági indoklásai,

b) az operatív érdekelt felek megkívánt részvétele a terv egyes elemeiben, ideértve szerepeiket és felelősségi köreiket.

6. KOCKÁZATÉRTÉKELÉS

6.1. A terv megvalósításához kapcsolódó kockázatok ismertetése.

6.2. A nyomonkövetési folyamat ismertetése (ideértve a kiindulási célkitűzésektől való lehetséges eltérést).

7. AJÁNLÁSOK

7.1. Az Unió és a tagállamok által a terv megvalósításának elősegítése érdekében meghozandó intézkedések meghatározása.

VI. MELLÉKLET

MINTA A HÁLÓZATMŰKÖDTETÉSI TERVHEZ

A hálózatműködtetési tervet a következő általános tagolás szerint kell elkészíteni (ezt a tagolást a különféle egyedi funkciókra és a hálózatműködtetési tervre kell szabni, hogy tükrözze annak gördülő jellegét és a háromtól öt évig tartó, éves, szezonális, heti és napi időszakokat):

1. BEVEZETÉS

1.1. A hálózatműködtetési terv hatálya (területi és időbeli)

1.2. A terv elkészítése és a jóváhagyási folyamat

2. A HÁLÓZATMŰKÖDTETÉSI TERV, A MŰKÖDÉSI CÉLOK ÉS CÉLKITŰZÉSEK ISMERTETÉSE

— a részt vevő operatív érdekelt felek együttműködési szempontjainak figyelembevétele a szerepek és felelősségi körök tekintetében,

— annak bemutatása, hogy hogyan szabályozzák a működési célokat és célkitűzéseket a hálózatműködtetési terv és a teljesítményrendszer keretében megállapított egyéb teljesítménycélok taktikai, előtaktikai, rövid távú és középtávú fázisaiban,

— a tervezési időszakhoz megállapított prioritások és a szükséges erőforrások,

— a légiforgalmi szolgáltatási iparágat és egyéb érintett területeket érő hatás bemutatása.

3. ÁLTALÁNOS HÁLÓZATMŰKÖDTETÉSI TERVEZÉSI FOLYAMAT

— az általános hálózatműködtetési tervezési folyamat ismertetése,

— a hálózatműködtetési terv által kialakításra kerülő stratégiai út leírása és a működési teljesítménykövetelményekre és a teljesítményrendszer keretében megállapított egyéb teljesítménycélokra adott sikeres válaszreakciók felé való haladás,

— az alkalmazott eszközök és adatok ismertetése.

4. ÁLTALÁNOS HÁTTÉR ÉS MŰKÖDÉSI KÖVETELMÉNYEK

4.1. A régi hálózatműködtetési teljesítmény összefoglaló ismertetése.

4.2. A terv által érintett időszakhoz kapcsolódó kihívások és lehetőségek.

4.3. A hálózati forgalmi előrejelzés az 1. és a 2. függeléknek megfelelően, amely magában foglalja a következőket:

— hálózati előrejelzés,

— a léginavigációs szolgáltató, a funkcionális légtérblokk és a körzeti irányító központ (ACC) előrejelzése,

— a fő repülőterek előrejelzése,

— a forgalmi előrejelzés elemzése, ideértve a forgatókönyvek körét,

— a különleges események hatásának elemzése.

4.4. Hálózatműködtetési teljesítménykövetelmények, amelyek a következőket foglalják magukban:

— az általános hálózatkapacitásra vonatkozó követelmények,

— a léginavigációs szolgáltató, a funkcionális légtérblokk és a körzeti irányító központ kapacitására vonatkozó követelmények,

— repülőtéri kapacitás,

— a kapacitásra vonatkozó követelmények elemzése,

— általános hálózati környezetvédelmi/repüléshatékonysági követelmények,

— általános hálózatbiztonsági követelmények,

— a hálózatra vonatkozó készenléti követelmények, valamint a szolgáltatások folyamatossága.

4.5. A különböző – többek között katonai – érdekelt felek által kifejezésre juttatott működési szükségletek

5. HÁLÓZATMŰKÖDTETÉSI TELJESÍTMÉNYJAVÍTÁSI TERVEK ÉS LÉPÉSEK HÁLÓZATI SZINTEN

— a hálózati szinten várhatóan végrehajtásra kerülő tervek és lépések ismertetése, ideértve a légteret, a szűkös erőforrásokat és a légiforgalmiáramlás-szervezést,

— az egyes tervek és lépések működtetési teljesítményt érintő hozadékának ismertetése.

6. MŰKÖDTETÉSI TELJESÍTMÉNYJAVÍTÁSI TERVEK ÉS OPERATÍV FELLÉPÉSEK HELYI SZINTEN

— a hálózati szinten várhatóan végrehajtásra kerülő tervek és operatív fellépések ismertetése,

— az egyes tervek és fellépések működtetési teljesítményt érintő hozadékának ismertetése,

— a harmadik országokkal fennálló kapcsolatok és az ICAO-hoz kapcsolódó munka ismertetése.

7. KÜLÖNLEGES ESEMÉNYEK

— a kiemelkedő légiforgalmi szolgáltatási hatással bíró különleges események áttekintése,

— egyedi különleges események és kezelésük a hálózat szempontjából,

— fő katonai gyakorlatok.

8. A KATONAI LÉGTÉRRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

— a légtér rendelkezésre állása: a fenntartott légtér alapértelmezett rendelkezésre állási napjai/ideje,

— a fenntartott légtér nem tervezett felhasználása iránti eseti kérések,

— a fenntartott légtér polgári felhasználás célokra való rendelkezésre bocsátása, amennyiben nincs rá szükség, minél korábbi értesítéssel.

9. A HÁLÓZAT MŰKÖDTETÉSI TELJESÍTMÉNYÉNEK EGYSÉGESÍTETT ELŐREJELZÉSE ÉS ELEMZÉSE

— az ATFM késési/kapacitási célkitűzései és előrejelzései a hálózat, a léginavigációs szolgáltató, a funkcionális légtérblokk és az ACC szintjén,

— repülőtér működtetési teljesítmény,

— hálózati környezetvédelmi/repüléshatékonysági teljesítménycél és előrejelzés,

— a különleges események hatása,

— működtetési teljesítménycélok és előrejelzés elemzése.

10. MŰKÖDÉSI SZŰK KERESZTMETSZETEK ÉS ENYHÍTŐ MEGOLDÁSOK MEGHATÁROZÁSA HÁLÓZATI ÉS HELYI SZINTEN

— működési (biztonság, kapacitás, repülési hatékonyság) szűk keresztmetszetek és lehetséges szűk keresztmetszetek, okaik és elfogadott megoldásaik vagy enyhítő lépéseik meghatározása, ideértve az igény-kapacitás egyensúly kialakításának lehetőségeit.

1. függelék

Körzeti irányító központok (ACC)

A hálózatműködtetési terv részletes leírást ad az e függelékben azonosított területek mindegyikének körzeti irányító központjáról, a tervezett működtetésjavítási fellépések, az időszakra vonatkozó kilátások, a forgalmi előrejelzések, a késési célkitűzés és előrejelzés, a forgalomra esetlegesen hatással lévő jelentős események és a működtetési kapcsolattartók bemutatásával.

A hálózatirányító valamennyi ACC esetében megadja a következőket:

— forgalmi előrejelzés,

— az aktuális működtetési teljesítmény elemzése,

— az elért kapacitás számszerűsített értékelése (referencia-kapacitás),

— a különféle forgalomalakulási forgatókönyvekhez szükséges kapacitás számszerűsített értékelése (szükséges kapacitásprofil),

— a körzeti irányító központok szintjén tervezett, léginavigációs szolgáltatók által elfogadott működésjavítási fellépések számszerűsített értékelése,

— késési célkitűzés és előrejelzés,

— a várt működtetési teljesítmény (biztonság, kapacitás, környezet).

Minden egyes léginavigációs szolgáltató a hálózatirányítónak a következő, az egyedi körzeti irányító központ ismertetésbe foglalandó információt biztosítja:

— helyi késési célkitűzés,

— a forgalmi előrejelzés értékelése/megerősítése, a helyi ismeretek figyelembevételével,

— a rendelkezésre álló szektorok száma: szektorkonfiguráció/nyitási rendszer idényenként/hét napjaként/napon belüli időpontonként,

— kapacitások/nyomonkövetési értékek az egyes szektorok/forgalommennyiségek esetében konfigurációnként/nyitási rendszerenként,

— tervezett vagy ismert különleges események, beleértve a dátumokat/időpontokat és a működtetési teljesítményt érintő kapcsolódó hatásokat,

— tervezett működésjavítási intézkedések részletei, végrehajtási ütemtervük, valamint a kapacitást és/vagy hatékonyságot érintő kapcsolódó negatív/pozitív hatás,

— a légtérszerkezet és a felhasználás javasolt és megerősített változásainak részletei,

— további fellépések a hálózatirányító beleegyezésével,

— körzeti irányító központi működtetési kapcsolattartási adatok.

2. függelék

Repülőterek

A hálózat teljesítményét befolyásoló európai repülőterekre vonatkozóan a hálózatműködtetési terv részletes leírást ad az e függelékben azonosított valamennyi területről, a tervezett működtetésjavítási intézkedések, az időszakra vonatkozó kilátások, a forgalmi és késési előrejelzés, a forgalomra esetlegesen hatással lévő jelentős események és a működtetési kapcsolattartók bemutatásával.

A hálózatirányító valamennyi repülőtér esetében megadja a következőket, különösen a repülőtér-üzembentartóktól és a léginavigációs szolgáltatóktól kapott információk alapján:

— forgalmi előrejelzés,

— a tervezett működésjavítási intézkedések várt működtetési teljesítményének (biztonság, kapacitás, környezetvédelem) elemzése.

A hálózatműködtetési tervben szereplő valamennyi repülőtér vonatkozásában a repülőtér-üzembentartó és a helyi ATS-egység olyan megállapodásokat köt, amelyek révén képes a következő, az egyedi repülőtéri ismertetésbe foglalandó információ biztosítására:

— a forgalmi előrejelzés értékelése/megerősítése, a helyi ismeretek figyelembevételével,

— az egyes futópálya-konfigurációk futópálya-kapacitása, aktuális és tervezett érkezések és indulások,

— adott esetben a kapacitásjellemzők az éjszakai időszakban, az éjszakai időszak tartama,

— tervezett működésjavítási intézkedések részletei, végrehajtási ütemtervük, valamint a kapacitást és/vagy hatékonyságot érintő kapcsolódó negatív/pozitív hatás,

— tervezett vagy ismert különleges események, beleértve a dátumokat/időpontokat és a működtetési teljesítményt érintő kapcsolódó hatásokat,

— egyéb tervezett kapacitásnövelő tényezők,

— további fellépések a hálózatirányító beleegyezésével.