

Warszawa, dnia 17 grudnia 2012 r.

Poz. 119

**WYTYCZNE NR 7
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 grudnia 2012 r.

w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) – Specyfikacji FUA

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) ogłasza się, co następuje:

§ 1. 1. W celu realizacji przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23, z późn. zm.*), zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych przez Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) w „Specyfikacji do stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA – *Flexible Use of Airspace*)”.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, określa załącznik do wytycznych.

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski

Załącznik do Wytocznych nr 7
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 14 grudnia 2012 r.

SPECYFIKACJA EUROCONTROL

Specyfikacja do stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA)

Wydanie 1.1
Data wydania: 10.01.2009
Nr referencyjny: EUROCONTROL-SPEC-0112

**EUROPEJSKA ORGANIZACJA DS. BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
EUROCONTROL**

Specyfikacja do stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA)

IDENTYFIKATOR DOKUMENTU: EUROCONTROL-SPEC-0112

Wydanie nr: 1.1
Data wydania: 10/01/2009
Status: opublikowane
Przeznaczenie: ogół społeczeństwa
Kategoria: Specyfikacja EUROCONTROL

ARKUSZ IDENTYFIKACYJNY DOKUMENTU

OPIS DOKUMENTU			
Tytuł dokumentu			
Specyfikacja do stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA)			
Identyfikator dokumentu <<EUROCONTROL-SPEC-0112>>		Wydanie nr: 1.1	
		Data wydania: 10/01/2009	
Streszczenie			
Niniejszy dokument przedstawia podstawowe części, szczegóły procedur oraz wymagania, jakie mają zastosowanie we wdrażaniu elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.			
Słowa kluczowe			
ATM	FUA	KOORDYNACJA CYWILNO- WOJSKOWA	OTWARTE MORZE
ASM	KRAJOWY ORGAN WYSOKIEGO SZCZEBŁA DS. STRATEGII PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	ROZPORZĄDZENIE WS. INTEROPERACYJNOŚCI	KOMÓRKA ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ (AMC)
EATMN	BEZPIECZEŃSTWO	CBO	TSA/TRA
Osoby odpowiedzialne: Pan Anders Hallgren Pan Patrick Delmouzee		Telefon: +32 2 729 3378 +32 2 729 5182	Organ: CND/ND/OI/PR CND/DCMAC/ATM

STATUS I TYP DOKUMENTU		
Status	Przeznaczenie	Kategoria
szkic projektu projekt w przygotowaniu opublikowane	ogół społeczeństwa ograniczone EUROCONTROL	Przepisy EUROCONTROL Specyfikacja EUROCONTROL Wytyczne EUROCONTROL

ŹRÓDŁO ELEKTRONICZNE		
Ścieżka:		
System hosta	Oprogramowanie	Rozmiar
Microsoft Windows XP	Microsoft Word 2002	Kb

NOTA COPYRIGHTOWA

Niniejszy dokument został stworzony przez podmiot EUROCONTROL.

Prawa autorskie należą do podmiotu EUROCONTROL.

Treść całości lub jakiegokolwiek części niniejszego dokumentu jest ogólnie dostępna przedstawicielom Państw Członkowskich, ale jego kopiowanie lub ujawnianie jakimkolwiek stronom trzecim wymaga uzyskania wcześniejszej pisemnej zgody podmiotu EUROCONTROL.

ZATWIERDZENIE DOKUMENTU

Poniższa tabela przedstawia wszystkie władze kierownicze, które zatwierdziły niniejszy dokument w jego obecnej postaci.

ORGAN WŁADZY		NAZWISKO I PODPIS	DATA
Kierownik ds. zarządzania przestrzenią powietrzną i procedur ATM	Redaktor	Pan Anders HALLGREN	30/03/09
Kierownik ATM		Pan Paul WILSON	30/03/09
Wicedyrektor ds. rozwoju sieci		Pan Alex HENDRIKS	31/03/09
Wicedyrektor ds. wdrażania Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej		Pan Jean-Luc GARNIER	31/03/09
Dyrektor ds. współpracy przy projektowaniu sieci		Pan Bo REDEBORN	02/04/09
Dyrektor generalny		Pan David MCMILLAN	02/04/09

WYKAZ ZMIAN W DOKUMENCIE

Poniższa tabela przedstawia kompletny zapis historii kolejnych wydań dokumentu aż do jego obecnej postaci.

Numer wydania	Data wydania	Powód wprowadzenia zmiany	Dotyczy stron
0.1	12/02/08	pierwsza wersja	wszystkich
0.2	14/02/08	ogólne poprawki	wszystkich
0.3	16/05/08	zmiany w procesie konsultacji formalnej	wszystkich
0.4	28/05/08	ogólne poprawki po konsultacji formalnej	wszystkich
0.5	05/06/08	zmiany we wprowadzeniu	9
0.6	10/06/08	zmiany edytorskie	9, 15, 49
0.7	13/06/08	zmiana w tabeli zatwierdzenia dokumentu	iv
0.8	17/06/08	zmiana w tekście głównym	47
1.0	01/07/08	publikacja	i
1.1	10/01/09	zmiana w tekście głównym	30

SPIS TREŚCI

ARKUSZ IDENTYFIKACYJNY DOKUMENTU.....	II
ZATWIERDZENIE DOKUMENTU.....	IV
ZAPIS ZMIAN W DOKUMENCIE.....	V
SPIS TREŚCI.....	VI
1. WPROWADZENIE.....	9
1.1. SŁOWO WSTĘPNE.....	9
1.1.1. Organ odpowiedzialny.....	9
1.1.2. Zatwierdzenie specyfikacji.....	9
1.1.3. Dodatki techniczne i poprawki.....	9
1.2. Wsparcie i szkolenie.....	9
1.3. Proces konsultacji.....	9
1.4. Cel.....	9
1.5. Zakres.....	9
1.6. Stosowalność.....	10
1.7. Standardy.....	10
1.8. Definicje.....	10
1.9. Skróty.....	12
1.10. Materiały źródłowe.....	13
1.11. Budowa dokumentu.....	13
2. WYMAGANIA OGÓLNE – [GEN-].....	17
2.1. Zasady – [-PRPL-].....	17
2.1.1. Zalecenia.....	19
2.2. Personel – [-PERS-].....	19
2.2.1. Zalecenia.....	20
2.3. Techniczne – [-TECH-].....	20
2.3.1. Interoperacyjność systemów cywilnego i wojskowego.....	20
2.3.2. Rozpowszechnianie danych dotyczących przestrzeni powietrznej (status, ramy czasowe).....	21
2.3.2.1. Zalecenia.....	21
2.4. Wymagania dotyczące ochrony – [-SEC-].....	22
3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STRATEGICZNEGO ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ (ASM-1) – [L1-].....	22
3.1. Zasady planowania przestrzeni powietrznej i kryteria dla ASM-1 – [-APPC-].....	22
3.1.1. Zalecenia.....	26
3.2. Procedury zarządzania przestrzenią powietrzną na 3 poziomach – [-ASMP-].....	27
3.3. Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem – [-FUAH-].....	27
3.3.1. Zalecenia.....	28
4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZEDTAKTYCZNEGO ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ (ASM-2) – [L2-].....	28
4.1. Operacje przydzielania przestrzeni powietrznej na poziomie ASM-2 – [-AAOP-].....	28
4.1.1. Zalecenia.....	29
5. WYMAGANIA DOTYCZĄCE TAKTYCZNEGO ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ (ASM-3) – [L3-].....	29
5.1. Koordynacja cywilno-wojskowa w czasie rzeczywistym – [-RTCM-].....	29
5.1.1. Zalecenia.....	30
5.2. Użytkowanie przestrzeni powietrznej na poziomie ASM-3 – [-ASPU-].....	30
6. WYMAGANIA DOTYCZĄCE OPERACJI PO OBU STRONACH GRANICY PAŃSTWA I KOORDYNACJI.....	31
6.1. Operacje po obu stronach granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-1 – [L1-CBO-].....	31
6.1.1. Zalecenia.....	32
6.2. Operacje po obu stronach granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-2 – [L2-CBO-].....	32
6.2.1. Zalecenia.....	32
6.3. Operacje po obu stronach granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-3 – [L3-CBO-].....	32
6.3.1. Zalecenia.....	33
7. WYMAGANIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA – [SAFE-REQU-].....	33
7.1. Zalecenia.....	33
8. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (KPA/KPI) – [PERF-REQU-].....	34
8.1. Zalecenia.....	34
DODATEK 1 – IDENTYFIKOWANIE PRZEPISÓW PRAWNYCH.....	36

STRESZCZENIE

Niniejsza specyfikacja EUROCONTROL dostarcza szczegółowych informacji na temat procedur i wymagań dla wdrożenia i stosowania stworzonej przez EUROCONTROL koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

Specyfikacja ma służyć także jako przedstawienie sposobów spełniania podstawowych wymagań wymienionych w dotyczącym interoperacyjności ROZPORZĄDZENIU (WE) NR 551/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 oraz wspierać wdrażanie i stosowanie zapisów ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) NR 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

Specyfikacja FUA dotyczy nie tylko podstawowych wymagań interoperacyjności przyjętych dla systemów i ich części składowych, ale również stopniowo wyjaśnia problemy operacyjnej koordynacji pomiędzy cywilnymi i wojskowymi partnerami ATM. Koordynacja ta – dla zapewnienia optymalnego użytkowania europejskiej przestrzeni powietrznej – wymaga intensywnej współpracy i konsultacji przeprowadzanej pomiędzy kompetentnymi władzami cywilnymi a wojskowymi Państw Członkowskich oraz koordynacji na poziomie EUROCONTROL.

1. WPROWADZENIE

1.1. SŁOWO WSTĘPNE

1.1.1. Organ odpowiedzialny

Niniejsza specyfikacja została opracowana dzięki skutecznej współpracy – zarówno na kierowniczym, jak i technicznym poziomie – pomiędzy Directorate ATM Programmes Airspace Network Planning and Navigation Unit (DAP/APN) a Directorate Civil-Military Coordination (DCMAC) Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL). Organ DAP/APN odpowiedzialny jest za utrzymywanie niniejszej specyfikacji.

1.1.2. Zatwierdzenie specyfikacji

Przy tworzeniu niniejszej specyfikacji zastosowano się do wniosków z procesu konsultacji ENPRM mającego zastosowanie wobec specyfikacji EUROCONTROL. Postanowienia niniejszej specyfikacji stają się obowiązujące po zatwierdzeniu ich przez dyrektora generalnego EUROCONTROL.

1.1.3. Dodatki techniczne i poprawki

Niniejsza specyfikacja poddawana jest regularnej ocenie po to, by zapewnić wprowadzanie do niej wymaganych zmian lub poprawek technicznych.

Poprawki lub dodatki dotyczące podstawowych zasad, wprowadzane są jedynie po uprzednim spełnieniu procedury oceny formalnej.

Proponowane poprawki lub dodatki do niniejszej specyfikacji przedstawiane są na piśmie: sekretariatowi DAP/APN, podmiotowi EUROCONTROL.

1.2. Wsparcie i szkolenie

Państwa Członkowskie EUROCONTROL wspierane są przez EUROCONTROL w kwestii wszelkich wymagań dotyczących szkolenia związanego z ATM. Oprócz prowadzonych przez Instytut Służb Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL kursów szkoleniowych z FUA, pewne szczególne wymagania dotyczące wsparcia mogą być realizowane także przez EUROCONTROL Stakeholder Implementation Service.

1.3. Proces konsultacji

W celu wsparcia wdrożenia Rozporządzenia ((WE) Nr 2150/2005) ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA), Komisja Europejska poprosiła EUROCONTROL o sporządzenie specyfikacji wspólnotowych, opracowujących problem zastosowania rozporządzeń SES w szczególnym kontekście rozporządzenia ws. interoperacyjności (WE) Nr 552/2004.

Dlatego projekt specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej sporządzono tak, by odnosił się do podstawowych wymagań rozporządzenia ws. interoperacyjności oraz wymagań zapisanych w Rozporządzeniu FUA. Dokument specyfikacji EUROCONTROL zostanie następnie przedstawiony Komisji Europejskiej do zastosowania go jako specyfikacji wspólnotowej.

Na początku przeprowadzono nieformalną konsultację z udziałowcami; przybrała ona formę obszernego kwestionariusza (latem 2007 roku) oraz otwartych warsztatów (6 listopada 2007 roku). Po tych warsztatach mała fokusowa grupa wolontariuszy, obejmująca także trzech obecnych na warsztatach udziałowców, spotkała się z ekspertami, by przedstawić ocenę istniejącego projektu specyfikacji FUA, przekazać komentarze oraz zaproponować poprawki, które mogłyby ten projekt ulepszyć. Miało to miejsce w dniach 9-10 stycznia 2008 roku. Później – 15 lutego i 30 kwietnia 2008 roku – nastąpiły konsultacje formalne, przeprowadzone zgodnie z wymaganiami nazewnictwa z ram prawnych i konsultacyjnych EUROCONTROL (ERAF). Otrzymane podczas nich komentarze oraz reakcja EUROCONTROL na nie zostały następnie poddane przeglądowi podczas drugich nieformalnych warsztatów (16 maja 2008 roku).

1.4. Cel

Niniejsza specyfikacja EUROCONTROL dostarcza szczegółowych informacji na temat procedur i wymagań dla wdrożenia i stosowania stworzonej przez EUROCONTROL koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

Specyfikacja ma służyć także jako przedstawienie sposobów spełniania podstawowych wymagań wymienionych w dotyczącym interoperacyjności ROZPORZĄDZENIU (WE) NR 552/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 oraz wspierać wdrażanie i stosowanie zapisów ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE)

NR 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

Dla ułatwienia poruszania się pomiędzy odsyłaczami, każdy dany artykuł Rozporządzenia FUA odpowiadający danej specyfikacji, jest wyraźnie zaznaczony. W Dodatku 1 przedstawiono natomiast tabelę, pokazującą związek pomiędzy każdą ze specyfikacji a odpowiadającym jej artykułem lub jego ustępem.

1.5. Zakres

Zakres niniejszego dokumentu obejmuje zapewnienie specyfikacji do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej EUROCONTROL oraz – tam, gdzie jest to właściwe – posłużenie się nim jako sposobami spełniania Rozporządzenia ws. interoperacyjności (WE) Nr 552/2004 oraz Rozporządzenia FUA (WE) Nr 2150/2005.

Specyfikacja FUA EUROCONTROL opiera się w dużej mierze na istniejących materiałach, wcześniej opublikowanych w obecnym wydaniu Poradnika ASM EUROCONTROL.

1.6. Stosowalność

Niniejsza specyfikacja EUROCONTROL ma zastosowanie do tych jednostek cywilnych i wojskowych, które odpowiadają za zarządzanie ruchem lotniczym odbywającym się w przestrzeni powietrznej, za którą odpowiedzialne są Państwa Członkowskie EUROCONTROL.

1.7. Standardy

W niniejszym ustępie opisano podstawowe standardy językowe wykorzystane w dokumencie specyfikacji EUROCONTROL; są to:

a) **Forma czasu teraźniejszego** – wskazuje na te stwierdzenia specyfikacji, z którymi zgodność jest obowiązkowa dla wdrożenia specyfikacji EUROCONTROL.

b) **Forma „powinien”, „powinny” itp.** – wskazuje na zalecenia lub najlepszy sposób działania, które mogą, ale nie muszą, zostać spełnione przez wszystkie systemy uchodzące za zgodne ze specyfikacją.

c) **Forma „można”, „może” itp.** – wskazuje na element opcjonalny.

1.8 Definicje

Podane poniżej definicje nie obejmują tych, które zawarto w Rozporządzeniach SES.

	Pojęcie	Wyjaśnienie
1	Struktury ad-hoc	Struktury ad-hoc odnoszą się do struktur przestrzeni powietrznej, tras lub obszarów, wymaganych do zaspokojenia potrzeb operacyjnych w czasie krótszym niż proces poziomu 1. Ustanowienie takich struktur ad-hoc na poziomie 2 i 3 powinno być zgodne z ogólnymi kryteriami projektowania i zarządzania bezpieczeństwem.
2	Zarządzanie przestrzenią powietrzną	Oznacza funkcję planowania, której głównym celem jest maksymalizacja wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu oraz, czasami, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różne kategorie użytkowników, w oparciu o potrzeby krótkoterminowe.
3	Organ zarządzania przestrzenią powietrzną	Organ odpowiedzialny za codzienne zarządzanie przestrzenią powietrzną, za którą odpowiedzialność ponosi jedno lub więcej państw członkowskich.
4	Rezerwacja przestrzeni powietrznej	Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach czasowo zarezerwowana do wyłącznego lub szczególnego wykorzystania przez określone kategorie użytkowników.
5	Ograniczenie przestrzeni powietrznej	Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której, w określonym czasie mogą mieć miejsce działania niebezpieczne dla lotu statków powietrznych (strefa niebezpieczna) lub takie przestrzenie powietrzne nad lądem lub wodami terytorialnymi państwa, w których lot statku powietrznego jest ograniczony, zgodnie z pewnymi określonymi warunkami (strefa ograniczona) lub przestrzenie powietrzne nad lądem lub wodami terytorialnymi państwa, w których lot statku powietrznego jest zakazany (strefa zakazana).
6	Struktura przestrzeni powietrznej	Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach zaprojektowana w celu zapewnienia bezpieczeństwa i optymalności operacji statków powietrznych.
7	Zezwolenie kontroli ruchu	Oznacza upoważnienie dowódcy statku do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego.

	lotniczego (ATC)	
8	Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego	Oznacza służbę ustanowioną w celu przyczyniania się do bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnianie wykorzystania w maksymalnym stopniu pojemności ATC i aby wielkość tego ruchu była zgodna z pojemnością deklarowaną przez właściwe służby ruchu lotniczego.
9	Koordinacja cywilno-wojskowa	Koordinacja pomiędzy elementami cywilnymi i wojskowymi upoważnionymi do podejmowania decyzji i wydawania zgody na podejmowanie działań.
10	Warunkowa droga lotnicza (CDR)	Trasa ATS, którą można planować i użytkować, pod pewnymi określonymi warunkami. Warunkowa droga lotnicza może mieć więcej niż jedną kategorię, a te kategorie mogą się zmieniać w czasie: Kategoria pierwsza (CDR1) – CDR1 są dostępne do zaplanowania w okresie opublikowanym w stosownym krajowym Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP). Kategoria druga (CDR2) – CDR2 mogą być dostępne do zaplanowania. Loty mogą być jedynie planowane poprzez CDR2 zgodnie z warunkami opublikowanymi w codziennej CRAM. Kategoria trzecia CDR (CDR3) – CDR3 nie są dostępne do zaplanowania, jednakże organy ATC mogą udzielić zezwolenia na szczeblu taktycznym na udostępnienie segmentów takich tras.
11	Depesza dostępności warunkowych dróg lotniczych (CRAM)	Specjalna skonsolidowana depesza ASM wysyłana codziennie przez CADF w celu ogłoszenia w jednej depeszy, w imieniu państw ECAC, decyzji AMC w sprawie dostępności warunkowych dróg lotniczych (CDR) notyfikowanych w AUP dla całego obszaru ECAC. CRAM jest wykorzystywana przez operatorów statków powietrznych do celów planowania lotu.
12	Wojskowy organ kontroli	Oznacza stacjonarny lub mobilny wojskowy organ służb ruchu lotniczego oraz/lub prowadzący inne działania, które z uwagi na ich specyficzny charakter, mogą wymagać rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej.
13	Strefa lotów po obu stronach granicy państwa (CBA)	Oznacza ograniczenie lub rezerwację przestrzeni powietrznej ustanowioną ponad granicami państwowymi z powodu szczególnych wymagań operacyjnych. Może mieć postać strefy tymczasowo wydzielonej (TSA) lub strefy tymczasowo rezerwowanej (TRA).
14	Operacje po obu stronach granicy (CBO)	Operacje po obu stronach granicy/FIR/UIR oznaczają proces obejmujący działania wykonywane przez jedno lub więcej państw, w strefie ustanowionej po obu stronach granicy państwowej lub całkowicie w przestrzeni powietrznej będącej w jurysdykcji jednego państwa.
15	Strefa niebezpieczna	Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której mogą odbywać się, w podanym czasie, działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych.
16	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej (FUA)	Koncepcja zarządzania przestrzenią powietrzną stosowana na obszarze ECAC i określona w pierwszym wydaniu (5 lutego 1996) <i>Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną do zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej</i> wydanego przez EUROCONTROL.
17	Planowany tor lotu	Oznacza ścieżkę lotu i związane z nią, aktualizowane na bieżąco, dane lotnicze, określające planowany tor lotu do jego punktu docelowego.
18	Plan lotu	Oznacza określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego, dostarczane organom służb ruchu lotniczego.
19	Tor lotu	Zdefiniowany trójwymiarowo tor poruszania się statku powietrznego w powietrzu.
20	Interoperacyjność	Zestaw funkcjonalnych, technicznych i operacyjnych własności wymaganych przez systemy EATMN i ich części składowe oraz stosowne procedury, zapewniające bezpieczeństwo oraz jednolitość i wydajność operacji. Interoperacyjność osiągnięta jest na drodze uzyskania zgodności pomiędzy systemami i ich częściami składowymi a podstawowymi wymaganiami.
21	Procedury	W kontekście rozporządzenia ws. interoperacyjności, pojęcie to oznacza standardową metodę technicznego lub operacyjnego wykorzystania systemów, zgodnie z uzgodnionymi i zatwierdzonymi koncepcjami operacyjnymi wymagającymi jednolitego wdrażania w całej sieci EATMN.
22	Czas rzeczywisty	Faktyczny czas, w którym odbywa się dany proces lub zdarzenie.
23	Sieć tras	Sieć określonych tras, po których odbywa się ruch GAT regulowany przez służby ATS.

24	Sektor	Część strefy kontrolowanej i/lub FIR/górnego rejonu.
25	Separacja	Odstęp pomiędzy statkami powietrznymi, poziomami lub ścieżkami. Może oznaczać także odstęp pomiędzy strukturami przestrzeni powietrznej.
26	System	Zbiór pokładowych i naziemnych części składowych oraz urządzeń umieszczonych w przestrzeni, które zapewniają wsparcie dla służb odpowiedzialnych za nawigację powietrzną we wszystkich fazach lotu.
27	Użytkownicy	Operujące w przestrzeni powietrznej cywilne lub wojskowe statki powietrzne, a także wszelkie inne strony wymagające dostępu do przestrzeni powietrznej.
28	Strefa czasowo wydzielona (TSA)	Jest przestrzenią powietrzną o określonych wymiarach, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo wydzielaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do wyłącznego użytkowania przez inną władzę lotniczą oraz przez którą nie dopuszcza się przelotu innego ruchu. <i>W kontekście FUA, wszystkie TSA oznaczają rezerwacje przestrzeni powietrznych podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie ASM-2.</i>
29	Strefa czasowo rezerwowana (TRA)	Jest przestrzenią powietrzną o określonych wymiarach, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo rezerwowaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do szczególnego użytkowania przez inną władzę lotniczą oraz przez którą dopuszcza się przelot innego ruchu, po uzyskaniu zezwolenia ATC.

1.9 Skróty

W specyfikacji wykorzystano następujące skróty:

AA	Upoważniony podmiot
ACA	Aplikacja do tworzenia AUP/UUP (oprogramowanie)
ACC	Centrum Kontroli Obszaru
AFTN	Sieć Stałej Telekomunikacji Lotniczej
AIP	Zbiór Informacji Lotniczych
AMC	Organ Zarządzania Przestrzenią Powietrzną
AME	Wymiana Depesz ATM
ARN	Sieć tras ATS
ASM	Zarządzanie przestrzenią powietrzną
ATC	Kontrola ruchu lotniczego
ATFM	Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
ATM	Zarządzanie ruchem lotniczym (ATS+ASM+ATFM)
ATS	Służby ruchu lotniczego
AUP	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej
CADF	Funkcja scentralizowanych danych o przestrzeni powietrznej ECAC
CBA	Strefa lotów po obydwu stronach granicy
CBO	Operacje po obydwu stronach granicy
CDR	Warunkowa droga lotnicza
CFMU	Centralny Organ Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego
CIAM	Interfejs CFMU do zarządzania przestrzenią powietrzną
CRAM	Depesza dostępności warunkowych dróg lotniczych
EATM	Zarządzanie Ruchem Lotniczym w Europie
EATMN	Europejska Sieć Zarządzania Ruchem Lotniczym
ECAC	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
EUR APN	Europejski Plan Żeglugi Powietrznej ICAO
FIR	Rejon Informacji Powietrznej
FMP	Stanowisko Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego
FUA	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej
GAT	Ogólny ruch lotniczy
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IFR	Przepisy wykonywania lotu wg wskazań przyrządów
LoA	Porozumienie o współpracy
MoC	Sposoby spełniania
NSA	Państwowe władze nadzorujące
OAT	Operacyjny ruch lotniczy
RCA	Przebieg powietrzny o zredukowanej koordynacji
SAR	Poszukiwanie i ratownictwo
SSR	Wtórny radar dozoru
TRA	Strefa czasowa rezerwowana
TSA	Strefa czasowa wydzielona

UTC	Uniwersalny czas skoordynowany
UUP	Zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej
VFR	Przepisy wykonywania lotów z widocznością

1.10. Materiały źródłowe

Podczas opracowywania specyfikacji FUA, wykorzystano wszelkie istotne materiały, w szczególności zaś:

- * ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 551/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej);
- * ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 552/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności);
- * ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej;
- * ICAO EUR ANP (tom 1, Podstawowy ANP, część VI) – Dokument 7754;
- * Podręcznik ICAO dotyczący środków bezpieczeństwa odnoszących się do działań wojskowych potencjalnie niebezpiecznych dla operacji cywilnych statków powietrznych – Dokument 9554;
- * Załącznik 11 ICAO;
- * ICAO PANS-ATM – Dokument 4444;
- * Materiały źródłowe EUROCONTROL prezentujące wytyczne FUA, obejmujące:
 - Raport dotyczący struktur organizacyjnych do stosowania FUA;
 - Dokument wytycznych do wdrożenia FUA;
 - Specyfikację funkcjonalną do systemu wsparcia FUA.
- * Materiały źródłowe EUROCONTROL dotyczące stosowania FUA, obejmujące:
 - Podręcznik planowania przestrzeni powietrznej EUROCONTROL;
 - Poradnik ASM EUROCONTROL.
- * Dokument EUROCONTROL dotyczący wymagań operacyjnych (ORD), opisujący operacje i system wsparcia zapewniający jednolite działanie FUA (Scenariusz FUA 2008);
- * Polityka bezpieczeństwa EUROCONTROL dla rozszerzonego procesu FUA;
- * Plan bezpieczeństwa EUROCONTROL dla rozszerzonego procesu FUA.

1.11. Budowa dokumentu

UWAGA: W niniejszym dokumencie w ramkę ujęte zostały fragmenty z Rozporządzenia Komisji Europejskiej Nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r., dotyczącego elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej. Celem takiej prezentacji tekstu Rozporządzenia jest ułatwienie odbioru dokumentu i uczynienie go przejrzystym.

Spis treści może być używany jako odnośnik opisujący budowę specyfikacji.

1.11.1. Opis

Wymagania ogólne

Ten ustęp składa się ze stwierdzeń ogólnych, dotyczących sposobów spełniania zasad planowania przestrzeni powietrznej oraz kryteriów na poziomie państwowym, odnoszących się do stworzenia i wyznaczenia obowiązków Krajowego Organu Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej, obejmujących problemy istotne dla kwestii personalnych i technicznych, dla cywilno-wojskowych systemów interoperacyjności oraz rozpowszechniania danych dot. przestrzeni powietrznej.

Wymagania dotyczące strategicznego zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM-1)

W tym ustępie zajęto się specyfikacją FUA oraz sposobami spełniania na poziomie ASM-1, z odniesieniem zarówno do niezbędnych strategii i procedur na poziomie państwowym, jak i tych odnoszących się do

Krajowego Organu Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej. Ponadto, w ustępie tym zajęto się procedurami zarządzania przestrzenią powietrzną na wszystkich trzech poziomach oraz elastycznym użytkowaniem przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem.

Wymagania dotyczące przedtaktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM-2)

Ten ustęp odnosi się do procedur przydzielania przestrzeni powietrznej i procesów poziomu ASM-2, obejmujących ustanowienie komórek zarządzania przestrzenią powietrzną i wyznaczenie ich obowiązków.

Wymagania dotyczące taktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM-3)

Ten ustęp odnosi się do specyfikacji i sposobów spełniania procedur koordynacji cywilno-wojskowej na poziomie ASM-3 oraz do związanych z tym kwestii łączności i wymiany danych lotniczych.

Wymagania dotyczące operacji po obu stronach granicy państwa i koordynacji

W tym ustępie zajęto się operacjami po obu stronach granicy oraz koordynacją na wszystkich trzech poziomach, obejmującą koordynację strategii zarządzania przestrzenią powietrzną z sąsiadującym Państwem, standardy separacji, kryteria dowodzącego, wspólnego lub międzynarodowego AMC oraz wspólne procedury wymiany danych dotyczących statusu przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym.

Wymagania dotyczące bezpieczeństwa

Ten ustęp odnosi się do zgodności z EUROCONTROL ESARR 3 i 4 oraz do konieczności zapewnienia odpowiedniego, wystarczająco wykwalifikowanego i wyszkolonego, personelu.

Wymagania dotyczące ochrony

Ten ustęp zawarty jest w wymaganiach ogólnych i odnosi się do ochrony wymiany danych dotyczących przestrzeni powietrznej.

Wymagania dotyczące skuteczności działania (KPA/KPI) – [PERF-REQU-]

Ten ustęp odnosi się do wspólnych procesów cywilno-wojskowych służących okresowej ocenie skuteczności i wydajności przestrzeni powietrznej na drodze zdefiniowania kluczowych obszarów działania oraz kluczowych wskaźników efektywności. Ponadto, w ustępie tym mowa jest o potrzebie stworzenia repozytorium danych dotyczących przestrzeni powietrznej, o dostępności tego repozytorium oraz jego zabezpieczeniach.

Każde omawiane w niniejszej specyfikacji wymaganie poprzedzone jest szyfrowanym identyfikatorem, umożliwiającym łatwe odnalezienie odnośnika. Dane wymaganie może być uzupełnione numerowanym paragrafem lub luźnym tekstem.

PRZYKŁAD:

Tytuł główny	2.	WYMAGANIA OGÓLNE – [GEN-]
Podtytuł	2.1.	Zasady – [-PRPL-]
	2.4.1.	Interoperacyjność systemów cywilnego i wojskowego
Wymaganie	GEN-PRPL-02	Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia efektywne wdrożenie i stosowanie koncepcji FUA na każdym poziomie.
Uzupełnienia do wymagania	GEN-PRPL-02-01	Celami strategicznymi Krajowego Organu Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej są: a) utrzymanie i aktywne dążenie do zwiększenia bezpieczeństwa oraz efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną wraz z jej infrastrukturą wsparcia; b) opracowanie uczciwych i efektywnych przepisów dotyczących organizacji przestrzeni powietrznej i zarządzania nią; c) tworzenie więzi zaufania i szacunku – na drodze konsultacji i współpracy – pomiędzy regulatorami przestrzeni powietrznej a wszystkimi innymi udziałowcami;

1.11.2. Dodatek 1

Pozwala na identyfikowalność zapisów ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) NR 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej oraz zapisów ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 552/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) z istotnymi wymaganiami wskazanymi w niniejszym dokumencie specyfikacji.

CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

2. WYMAGANIA OGÓLNE – [GEN-]

2.1. Zasady – [-PRPL-]

Artykuł 3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

(a) koordynacja pomiędzy władzami cywilnymi i wojskowymi jest zorganizowana na strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym poziomie zarządzania przestrzenią powietrzną poprzez zawieranie porozumień i określanie procedur mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa i pojemności przestrzeni powietrznej oraz poprawę wydajności i elastyczności operacji statków powietrznych;

GEN-PRPL-01 – Państwa Członkowskie powołują Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej.

GEN-PRPL-01-01 – W tych Państwach Członkowskich, w których za zarządzanie przestrzenią powietrzną odpowiedzialne lub współodpowiedzialne są zarówno władze cywilne, jak i wojskowe, Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej stanowi wspólny organ cywilno-wojskowy.

GEN-PRPL-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia ramy dla efektywnego wdrożenia i stosowania koncepcji FUA na każdym poziomie.

GEN-PRPL-02-01 – Celami strategicznymi Krajowego Organu Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej są:

- a) utrzymywanie i aktywne dążenie do zwiększenia bezpieczeństwa oraz efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną wraz z jej infrastrukturą wsparcia;
- b) opracowywanie uczciwych i efektywnych przepisów dotyczących organizacji przestrzeni powietrznej i zarządzania nią;
- c) tworzenie więzi zaufania i szacunku – na drodze konsultacji i współpracy – pomiędzy regulatorami przestrzeni powietrznej a wszystkimi innymi udziałowcami;
- d) utrzymywanie i ulepszanie standardów usług na drodze efektywnego planowania i monitoringu kluczowych procesów i działań organu wysokiego szczebla;
- e) dostosowywanie państwowej przestrzeni powietrznej do wspólnego jej użytkowania przez wszystkie grupy użytkowników;
- f) harmonizacja procedur zarządzania przestrzenią powietrzną z procedurami sąsiednich Państw;
- g) przeprowadzanie regularnego monitoringu zgodności z koncepcją FUA na każdym z poziomów.

GEN-PRPL-02-02 – W szczególności, Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej:

- a) zapewnia sformułowanie takiej polityki przestrzeni powietrznej, co do której panuje powszechna zgoda (np. polityki wynajmu państwowej przestrzeni powietrznej);
- b) zapewnia, że zasady pierwszeństwa i procedury negocjacyjne dotyczące przydzielania przestrzeni powietrznej na poziomie ASM-2 i ASM-3 są jasno zdefiniowane i wdrożone;
- c) zapewnia regularną (przynajmniej coroczną) ocenę państwowej przestrzeni powietrznej pod względem efektywnego stosowania koncepcji FUA;
- d) zapewnia – tam, gdzie jest to właściwe – stopniowe tworzenie nowych elastycznych struktur przestrzeni powietrznej;
- e) zapewnia ramy porozumienia pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi w celu ułatwienia stosowania koncepcji FUA;
- f) zapewnia wprowadzenie procedur dla przydzielania tych struktur przestrzeni powietrznej wedle codziennego rozkładu;
- g) zapewnia, że odpowiednie ustawy państwowe znajdują się na miejscu i, w razie takiej konieczności, mogą zostać poprawione;
- h) zapewnia, że określono procesy koordynacji pomiędzy wszystkimi poziomami ASM;
- i) zapewnia, że ustanowione są właściwe obiekty i procedury koordynacji cywilno-wojskowej w czasie rzeczywistym;
- j) zapewnia zharmonizowanie cywilnych i wojskowych pojęć oraz definicji odnoszących się do zasad rządzących koncepcją FUA;
- k) zapewnia, że w każdym momencie całkowita ilość ograniczeń i rezerwacji przestrzeni powietrznej jest ograniczona do koniecznego minimum z jednoczesnym zapewnieniem bezpieczeństwa i spełnieniem państwowych wymagań operacyjnych;
- l) zapewnia, że dla danej części przestrzeni powietrznej dwóch lub więcej Państw, których to dotyczy, sformulowano taką politykę, co do której panuje powszechna zgoda;
- m) zapewnia regularną (przynajmniej coroczną) ocenę wspólnej przestrzeni powietrznej dwóch lub więcej Państw (tam, gdzie jest to właściwe).

Artykuł 3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

(b) spójność pomiędzy zarządzaniem przestrzenią powietrzną, zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego i funkcjonowaniem służb ruchu lotniczego jest ustanowiona i utrzymywana na trzech poziomach zarządzania przestrzenią powietrzną, wymienionych w lit. a), w celu zapewnienia, w interesie wszystkich użytkowników, skuteczności planowania, przydzielania i korzystania z przestrzeni powietrznej;

GEN-PRPL-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia ramy dla efektywnej koordynacji i współpracy pomiędzy ATS, ASM i ATFM na wszystkich trzech poziomach ASM; oraz

GEN-PRPL-03-01 – Zapewnia porozumienia koordynujące, jasno i jednoznacznie definiujące procedury operacyjne na poziomach ASM-2 i ASM-3.

GEN-PRPL-03-02 – Przedstawia lub ustanawia państwowe komórki zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) dla codziennego przydzielania struktur elastycznej przestrzeni powietrznej i ogłaszania ich.

Artykuł 3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

(c) rezerwacja przestrzeni powietrznej do wyłącznego lub szczególnego użytku przez określone kategorie użytkowników ma charakter tymczasowy, stosowana jest jedynie w ograniczonych przedziałach czasowych zgodnie z rzeczywistym wykorzystaniem i zwalniana zaraz po zakończeniu działania, które spowodowało jej zastosowanie;

GEN-PRPL-04 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia i upewnia się co do tego, że wszelkie podległe ASM rezerwacje i ograniczenia przestrzeni powietrznej są natury tymczasowej; oraz

GEN-PRPL-04-01 – Zapewnia, że ustanowiono zasady czasowej aktywacji i zwolnienia rezerwowanej przestrzeni powietrznej, w oparciu o rzeczywiste wykorzystanie.

GEN-PRPL-04-02 – Zapewnia, że – tam, gdzie jest to właściwe – stworzono procedury koordynacji i współdziałania, uwzględniające, odmienne od ram czasowych rezerwacji, zwolnienie i przedłużoną aktywację rezerwowanej przestrzeni powietrznej.

GEN-PRPL-04-03 – Zapewnia, że sporządzono pisemne porozumienia pomiędzy zainteresowanymi stronami.

Artykuł 4.3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie wskazują osoby lub organizacje odpowiedzialne za realizację zadań wymienionych w ust. 1 i zgłaszają je Komisji. Komisja prowadzi i publikuje listę wszystkich wskazanych osób i organizacji celem wzmocnienia współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi.

GEN-PRPL-05 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej sporządza i przekazuje podmiotowi EUROCONTROL lub – gdy specyfikacja używana jest jako sposoby spełniania Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2150/2005 (FUA) – Komisji Europejskiej informację o organizacjach i osobach ds. kontaktów odpowiedzialnych za wykonywanie zadań na poziomie strategicznym ASM-1; oraz

GEN-PRPL-05-01 – Zapewnia, że informacja ta jest aktualizowana wtedy, gdy dokonywane są jakiegokolwiek istotne zmiany, lub przynajmniej w sprawozdaniu rocznym.

Artykuł 8 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

W sprawozdaniu rocznym na temat zastosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, określonym w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, Państwa Członkowskie przedstawiają zagadnienia wymienione w Załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 9

Państwa Członkowskie kontrolują zgodność z niniejszym rozporządzeniem za pomocą inspekcji, przeglądów i audytów bezpieczeństwa

GEN-PRPL-06 – Państwa Członkowskie przedstawiają sprawozdanie roczne podmiotowi EUROCONTROL oraz – jeśli niniejsza specyfikacja używana jest jako sposoby spełniania Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2150/2005 (FUA) – przekazują Komisji Europejskiej informacje na temat stosowania FUA; oraz

GEN-PRPL-06-01 – Określają potrzebę przeprowadzenia inspekcji, przeglądów i audytów bezpieczeństwa dotyczących stosowania FUA i zgłaszają ją odpowiednim jednostkom.
Sprawozdanie roczne obejmuje przede wszystkim:

- a) ogólny opis państwowej organizacji i obowiązków dotyczących koncepcji elastycznego

- użytkowania przestrzeni powietrznej na poziomach ASM-1, ASM-2 i ASM-3
- b) ocenę funkcjonowania porozumień, procedur i systemów wsparcia, ustanowionych na strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym poziomie zarządzania przestrzenią powietrzną. Ocena ta przeprowadzana jest przez wzgląd na bezpieczeństwo, pojemność przestrzeni powietrznej, wydajność i elastyczność operacji statków powietrznych wszystkich użytkowników;
 - c) problemy napotkane w fazie wdrożenia tego Rozporządzenia, podejmowane działania oraz konieczne do wprowadzenia zmiany;
 - d) rezultaty państwowych inspekcji, przeglądów i audytów bezpieczeństwa;
 - e) współpracę pomiędzy Państwami Członkowskimi w kwestii zarządzania przestrzenią powietrzną, zwłaszcza zaś w kwestii stworzenia przestrzeni powietrznej po obu stronach granicy państwa i zarządzania nią oraz działań po obu stronach granicy.

2.1.1. Zalecenia

GEN-PRPL-07 – Państwa Członkowskie powinny wprowadzić zintegrowane cywilno-wojskowe zarządzanie przestrzenią powietrzną na wszystkich trzech poziomach ASM.

GEN-PRPL-07-01 – Rozszerzone procesy na poziomach strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym powinny być wspierane przez spójne repozytorium danych dotyczących przestrzeni powietrznej, dostarczające w stosownym czasie dokładnych informacji na temat przyszłego, obecnego i przeszłego statusu przestrzeni powietrznej. Gromadzone w repozytorium informacje powinny obejmować dostępność tras ATS, sektorów i przestrzeni powietrznych, zastępując w ten sposób ręczne mechanizmy rozpowszechniania tych danych.

GEN-PRPL-08 – Państwa Członkowskie powinny zapewnić to, by Agencja Bezpieczeństwa Narodowego (NSA) określiła swoje relacje z Krajowym Organem Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej. Zakłada się tu, że NSA przekaze pewne obowiązki Krajowemu Organowi Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej.

GEN-PRPL-09 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zaangażować władze cywilne i wojskowe oraz organy bezpieczeństwa narodowego i polityki obronnej w procesy precyzowania i zatwierdzania porozumień; oraz

GEN-PRPL-09-01 – Powinien zapewnić nominację osób cywilnych i wojskowych oraz organizacji na każdym poziomie ASM.

GEN-PRPL-10 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić integrację funkcji ATS, ATM i ATFM na wszystkich trzech poziomach ASM; oraz

GEN-PRPL-10-01 – Powinien przeprowadzać regularne oceny i analizy bilansu żądań/pojemności.

GEN-PRPL-10-02 – Powinien upewnić się, co do kompletności sprawozdania rocznego w kontekście jego zgodności ze wspólnym formatem.

2.2. Personel – [-PERS-]

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(g) definiowanie szczególnych warunków, w których odpowiedzialność za separowanie lotów cywilnych i wojskowych spoczywa na organach służb ruchu lotniczego lub wojskowych organach zarządzających;

Artykuł 4.1

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(k) ustalenie z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi jednolitych standardów dla separowania lotów cywilnych i wojskowych w trakcie działań po obu stronach granic;

GEN-PERS-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że cały personel zaangażowany w działania FUA jest odpowiednio wykwalifikowany i wyszkolony; oraz

GEN-PERS-01-01 – Zapewnia, że cały personel operacyjny odpowiedzialny za separowanie lotów cywilnych i wojskowych jest odpowiednio wykwalifikowany i wyszkolony.

Artykuł 5.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie wyznaczają lub ustanawiają komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną dla przydzielania przestrzeni powietrznej zgodnie z warunkami i procedurami określonymi w art. 4 ust. 1.

W Państwach Członkowskich, w których zarówno władze cywilne, jak i wojskowe są odpowiedzialne za

zarządzanie przestrzenią powietrzną, zadania określone w ust. 1 są realizowane poprzez wspólne działania cywilno-wojskowe.

GEN-PERS-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że personel komórek zarządzania przestrzenią powietrzną lub wspólnych cywilno-wojskowych komórek zarządzania przestrzenią powietrzną jest odpowiednio wyszkolony w zakresie wiedzy i operacji procesu przydzielania przestrzeni powietrznej oraz używania systemów wsparcia.

Artykuł 6.3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji i utworzenie systemów wsparcia pomiędzy organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy zarządzaniu interakcjami pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi.

GEN-PERS-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że personel jednostek służb ruchu lotniczego oraz wojskowych organów zarządzających jest odpowiednio wyszkolony w zakresie wiedzy i operacji procedur koordynacji oraz używania systemów wsparcia.

GEN-PERS-04 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia – tam, gdzie jest to właściwe – zgodność z wymaganiami EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa, dotyczącymi personelu służb zarządzania ruchem lotniczym (ESARR 5).

Artykuł 7 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

W celu utrzymania lub podniesienia istniejących poziomów bezpieczeństwa Państwa Członkowskie w ramach procesu zarządzania bezpieczeństwem zapewniają przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa obejmującej identyfikację zagrożeń, ocenę i ograniczanie ryzyka, zanim wprowadzą jakiegokolwiek zmiany w elastycznym użytkowaniu przestrzeni powietrznej.

GEN-PERS-05 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że personel zaangażowany w operacje FUA jest odpowiednio wyszkolony w zakresie znajomości operacji oraz że podlega on wspólnym wymaganiom Rozporządzenia (WE) Nr 2096/2005, dotyczącym zapewniania służb nawigacji lotniczej.

2.2.1. Zalecenia

GEN-PERS-06 – Państwa Członkowskie powinny rozważyć zastosowanie istotnych postanowień zgodnych z wymaganiami EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa dotyczących personelu służb zarządzania ruchem lotniczym (ESARR 5), wobec personelu zaangażowanego w działania ASM w wojskowych organach zarządzających.

2.3. Techniczne – [-TECH-]

2.3.1. Interoperacyjność systemów cywilnego i wojskowego

Artykuł 3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

(b) spójność pomiędzy zarządzaniem przestrzenią powietrzną, zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego i funkcjonowaniem służb ruchu lotniczego jest ustanowiona i utrzymywana na trzech poziomach zarządzania przestrzenią powietrzną, wymienionych w lit. a), w celu zapewnienia, w interesie wszystkich użytkowników, skuteczności planowania, przydzielania i korzystania z przestrzeni powietrznej;

GEN-TECH-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że systemy cywilne i wojskowe są interoperacyjne pod względem wspierania przekazywania sobie wzajemnie w odpowiednim czasie poprawnych i spójnych informacji.

Artykuł 5.3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie zapewniają utworzenie odpowiednich systemów wsparcia umożliwiających komórce zarządzania przestrzenią powietrzną zarządzanie operacjami przydzielania tej przestrzeni oraz informowanie, w odpowiednim czasie, wszystkich zainteresowanych użytkowników, komórek zarządzania przestrzenią powietrzną, służb ruchu lotniczego i wszystkich właściwych partnerów i organizacji o dostępności przestrzeni powietrznej.

GEN-TECH-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że narzędzia wsparcia i dane na poziomie państwowym ASM są dostępne w celu ułatwienia planowania przestrzeni powietrznej i jej przydzielania.

Powinno to obejmować:

- a) wymianę danych i informacji dotyczących przestrzeni powietrznej;
- b) cywilno-wojskowe planowanie przestrzeni powietrznej, koordynację ATS oraz narzędzie zamawiania;
- c) powiązanie pomiędzy funkcjami ASM, ATFM i ATS;
- d) automatyzację zadań ręcznych.

GEN-TECH-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że środki łączności pomiędzy wszystkimi uczestniczącymi organami na poziomach ASM-2 i ASM-3 są dostępne dla ułatwienia przesyłania i otrzymywania decyzji komórki zarządzania przestrzenią powietrzną w sposób terminowy.

Artykuł 6.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji cywilno-wojskowej oraz środków komunikacji pomiędzy właściwymi organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi, pozwalających na wzajemną wymianę danych na temat przestrzeni powietrznej, umożliwiającą w czasie rzeczywistym aktywację, dezaktywację lub zmianę przydziału przestrzeni powietrznej przydzielonej na poziomie przedtaktycznym.

Artykuł 6.2

Państwa Członkowskie zapewniają, aby właściwe wojskowe organy zarządzające i organy służb ruchu lotniczego wymieniały się, informacjami na temat wszystkich zmian planowanej aktywacji przestrzeni powietrznej w sposób terminowy i efektywny oraz aby powiadamiały wszystkich zainteresowanych użytkowników o aktualnej sytuacji w przestrzeni powietrznej.

Artykuł 6.3

Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji i utworzenie systemów wsparcia pomiędzy organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy zarządzaniu interakcjami pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi.

GEN-TECH-04 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia ustanowienie bezpośredniej i niezawodnej łączności pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi organami, najlepiej działającej poprzez automatyczną wymianę danych, a przynajmniej poprzez faks, telefon, pocztę elektroniczną lub AFTN.

2.3.2. Rozpowszechnianie danych dotyczących przestrzeni powietrznej (status, ramy czasowe...)

Artykuł 5.3

rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie zapewniają utworzenie odpowiednich systemów wsparcia umożliwiających komórce zarządzania przestrzenią powietrzną zarządzanie operacjami przydzielania tej przestrzeni oraz informowanie, w odpowiednim czasie, wszystkich zainteresowanych użytkowników, komórek zarządzania przestrzenią powietrzną, służb ruchu lotniczego i wszystkich właściwych partnerów i organizacji o dostępności przestrzeni powietrznej.

Artykuł 6.1

Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji cywilno-wojskowej oraz środków komunikacji pomiędzy właściwymi organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi, pozwalających na wzajemną wymianę danych na temat przestrzeni powietrznej, umożliwiającą w czasie rzeczywistym aktywację, dezaktywację lub zmianę przydziału przestrzeni powietrznej przydzielonej na poziomie przedtaktycznym.

GEN-TECH-05 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia ustanowienie powszechnej, bezpiecznej i scalonej wymiany informacji i danych pomiędzy narzędziami wsparcia a istniejącymi repozytoriami; oraz

GEN-TECH-05-01 – Zapewnia, że wszelkie dane w obrębie narzędzia wsparcia i/lub repozytoriów są zachowywane i dostępne dla celów oceny działania.

2.3.2.1. Zalecenia

GEN-TECH-06 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien określić wszelkie wymagania dotyczące narzędzi wsparcia, które ułatwiają efektywne wdrażanie wymienionych poniżej procedur operacyjnych, propagować wdrożenie tych narzędzi oraz monitorować efektywność ich działania; procedury, o których tu mowa, to:

- a) wymiana danych i informacji dotyczących przestrzeni powietrznej;
- b) planowanie przestrzeni powietrznej i narzędzie zamawiania;

- c) powiązanie funkcji ASM/ATFM;
- d) narzędzie koordynacji cywilno-wojskowej;
- e) automatyzacja zadań ręcznych;
- f) uproszczenie krajowych i wielonarodowych CDM;
- g) zapewnienie przejrzystych danych statystycznych.

GEN-TECH-07 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien sprzyjać dostarczaniu w czasie rzeczywistym przedstawienia statusu rezerwowanej i ograniczonej przestrzeni powietrznej oraz warunkowych dróg lotniczych (CDR) wszystkim zaangażowanym organom; zaś tam, gdzie narzędzia pozwalają na interoperacyjność, dane powinny być dostarczane w odpowiednim formacie.

GEN-TECH-08 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien – tam, gdzie obowiązuje porozumienie o CBO – zapewnić dostępność tych narzędzi wsparcia lub istotnych danych ASM na poziomie międzynarodowym.

GEN-TECH-09 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić kontrolerom cywilnym i wojskowym dostępność systemów wsparcia i pomocy monitorujących, pozwalając w ten sposób na zachowanie ogólnej świadomości sytuacji w ruchu lotniczym.

GEN-TECH-10 – Łączność powinna odbywać się na drodze automatycznej wymiany danych pomiędzy istniejącymi systemami przetwarzania danych ATC. Tam, gdzie nie jest to możliwe, absolutnym minimum powinna być łączność poprzez faks, telefon, pocztę elektroniczną lub AFTN.

2.4. Wymagania dotyczące ochrony – [-SEC-]

GEN-SEC-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia powszechną, bezpieczną i scaloną wymianę danych dotyczących przestrzeni powietrznej pomiędzy wszystkimi uczestniczącymi organami.

GEN-SEC-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że mechanizm zabezpieczający poufność danych wrażliwych oraz tych, dotyczących bezpieczeństwa narodowego, znajduje się na właściwym miejscu.

3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STRATEGICZNEGO ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNA (ASM-1) – [L2-]

3.1. Zasady planowania przestrzeni powietrznej i kryteria dla ASM-1 – [-APPC-]

*Artykuł 3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
(e) organy służb ruchu lotniczego i użytkownicy optymalnie wykorzystują dostępną przestrzeń powietrzną;*

L1-APPC-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia efektywne dzielenie przestrzeni powietrznej oraz sprawne wykorzystywanie przestrzeni powietrznej przez cywilnych i wojskowych użytkowników, wynikające z tego, że stosowanie koncepcji FUA realizowane jest na drodze cywilno-wojskowego planowania strategicznego i przedtaktycznego przydzielania przestrzeni powietrznej; oraz

L1-APPC-01-01 – Zapewnia, że sporządzone na piśmie umowy lub porozumienia pomiędzy właściwymi organami cywilnymi i wojskowymi znajdują się na właściwym miejscu i stworzone są w oparciu o przetworzone w odpowiednim czasie dane dotyczące przestrzeni powietrznej, pozwalające tym organom na uwzględnienie aktywności i dezaktywacji struktur tymczasowych.

L1-APPC-01-02 – Zapewnia wydajność podejmowanych na poziomie ASM-3 operacji, obejmujących ustanowienie i koordynację procedur pomiędzy cywilnymi a wojskowymi organami ATS oraz pomiędzy nimi a wojskowymi organami zarządzającymi, w celu wsparcia procesu wykorzystywania pojemności przestrzeni powietrznej w dynamiczny sposób.

W szczególności:

- a) na właściwym miejscu znajdują się pisemne porozumienia pomiędzy właściwymi władzami cywilnymi i wojskowymi;
- b) uzgodnione są i znajdują się na właściwym miejscu jasno określone i wdrożone LoA,

- zawierające uzgodnione zasady pierwszeństwa, procedury koordynacji przydzielania przestrzeni powietrznej oraz ich wykorzystanie na poziomach ASM-2 i ASM-3;
- c) tam, gdzie jest ona wymagana, umożliwiona jest zmiana przydziału przestrzeni powietrznej, dokonywana jak najbliżej czasu operacji tak, by dopasowała się do krótkotrwałych zmian w sytuacji w ruchu lotniczym i/lub wymagań użytkowników.

Artykuł 3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

(d) państwa Członkowskie rozwijają współpracę w celu skutecznego i spójnego stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej nad granicami państwowymi i/lub granicami rejonów informacji powietrznej, w szczególności w zakresie działań po obu stronach granicy państwa, współpraca ta obejmuje wszystkie właściwe zagadnienia prawne, operacyjne i techniczne;

L1-APPC-02 – Tam, gdzie jest to właściwe, Państwa Członkowskie zawierają porozumienia z sąsiednimi Państwami Członkowskimi, umożliwiające operacje po obu stronach granicy/operacje na granicy FIR, odbywające się w uzgodnionych strefach ustanowionych nad granicami państwowymi lub w całości w obrębie przestrzeni powietrznej znajdującej się pod jurysdykcją danego Państwa. Operacje te obejmują:

- a) przydzielanie lub współdzielone użytkowanie wspólnych stref lotów po obu stronach granicy państwa (CBA);
- b) przydzielanie lub współdzielone użytkowanie stref państwowych, ustanowionych w całości w obrębie w przestrzeni powietrznej znajdującej się pod jurysdykcją jednego z umawiających się Państw;
- c) jeśli jest to właściwe, przekazanie odpowiedzialności za zapewnienie służby ruchu lotniczego w wyznaczonej przestrzeni powietrznej z jednego na inne umawiające się Państwo/Państwa;

L1-APPC-03 – Państwa Członkowskie upoważniają swoje właściwe podmioty – takie, jak wojskowe organy zarządzające, upoważnione podmioty (AA), komórki zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) oraz organy ATS – do negocjacji, koniecznie zakończonych pisemnymi porozumieniami, które mogą dotyczyć konkretnych aspektów operacyjnych i technicznych, odnoszących się do przedtaktycznego i taktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną, oraz ustaleniami dotyczącymi zapewnienia ATS (tam, gdzie ma to zastosowanie); oraz

L1-APPC-03-01 – Takie porozumienia obejmują wszystkie kwestie prawne, operacyjne i techniczne, istotne dla kooperacji i współdziałania dotyczącego wszelkich istotnych kwestii cywilnych i wojskowych (np. obrony, operacji, środowiska oraz poszukiwania i ratownictwa), a także kwestie następujące:

- a) wyznaczenie odpowiedzialności za zapewnienie służby ruchu lotniczego;
- b) określenie właściwych władz cywilnych i wojskowych, zaangażowanych w działania ASM;
- c) wyznaczenie odpowiedzialności za przydzielanie stref w oparciu o zasadę przeniesienia odpowiedzialności na nadrzędną, łączoną lub zintegrowaną międzynarodową komórkę AMC, jeśli jest to właściwe;
- d) koordynację obrony powietrznej i procedury powiadamiania;
- e) zasady przydzielania pierwszeństwa, parametry związane z czasem i procesy ubezpieczania zamawiania;
- f) procedury koordynacji i zasady współdziałania dotyczące aktywacji i zwolnienia rezerwacji przestrzeni powietrznej po obu stronach granicy;
- g) służby w danej strefie (strefach), działające zgodnie z zasadą przekazania odpowiedzialności (tam, gdzie ma to zastosowanie);
- h) procedury awaryjne;
- i) inne kwestie operacyjne związane z operacjami po obu stronach granicy/operacjami na granicy FIR, jeśli jest to właściwe;
- j) kompatybilność systemów łączności i wymiany danych lotniczych pomiędzy stronami cywilną i wojskową, obejmującą wykorzystanie technicznych czynników ułatwiających (np. narzędzia ASM/ATFM).

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(a) zapewnianie ogólnego stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej na poziomie strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym;

L1-APPC-04 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia wszystkim użytkownikom współdzielone wykorzystanie przestrzeni powietrznej; oraz

L1-APPC-04-01 – Zapewnia ustanowienie struktur działania dla poziomów ASM-2 i ASM-3 oraz odpowiednich władz wymaganych do przeprowadzania zadań.

L1-APPC-04-02 – Zapewnia ustanowienie wspólnego cywilno-wojskowego procesu dla efektywnego stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej na poziomach strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym, obejmującego:

- a) zasady pierwszeństwa;
- b) procedury negocjacji;
- c) procedury koordynacji;
- d) procedury awaryjne (tam, gdzie jest to właściwe).

L1-APPC-04-03 – Zapewnia przeprowadzanie regularnej oceny państwowej przestrzeni powietrznej oraz sieci tras ATS w celu monitoringu stosowania FUA. W szczególności:

- a) zapewnia ustanowienie procedur terminowej i właściwej aktywacji i dezaktywacji w czasie rzeczywistym oraz zmiany przydziału przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym, wraz z rozwiązaniem konkretnych problemów dotyczących przestrzeni powietrznej;
- b) zapewnia wsparcie technicznych czynników ułatwiających (np. ASM/ATFM) dla terminowej wymiany danych w celu przydzielania przestrzeni powietrznej w czasie bliższym dnia operacji;
- c) zapewnia kompatybilną łączność oraz system wymiany danych lotniczych pomiędzy organami cywilnymi i wojskowymi, obejmujące wykorzystanie dostępnych na właściwym miejscu technicznych czynników ułatwiających (ASM/ATFM);
- d) zapewnia, że dynamiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną traktowane jest jako kluczowy czynnik ułatwiający, umożliwiający wykorzystanie optymalnej pojemności przestrzeni powietrznej.

*Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:
(b) regularny przegląd wymagań użytkowników;*

L1-APPC-05 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej określa mechanizmy i ustanawia procesy regularnego przeglądu cywilnych i wojskowych wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej, którego celem jest pogodzenie operacyjnych potrzeb tych różnych organów.

L1-APPC-06 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia spójność pomiędzy mechanizmami i ustanawia procesy regularnego przeglądu cywilnych i wojskowych wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej.

*Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:
(c) zatwierdzanie działań wymagających rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej;*

L1-APPC-07 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej ustanawia zasady, określa mechanizmy oraz procesy oceny i zatwierdzania działań, które wymagają rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej; oraz

L1-APPC-07-01 – Sporządza listę zatwierdzonych cywilnych i wojskowych aktywności wymagających rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem poziomu zagrożenia bezpieczeństwa innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Lista ta planowana jest na poziomie państwowym i międzynarodowym.

L1-APPC-07-02 – Zapewnia, że zatwierdzone na liście działania określone są w odniesieniu do wymagań minimalnych w kontekście przestrzeni, czasu i warunków wykonania takich działań.

L1-APPC-07-03 – Dokonuje regularnych korekt listy zatwierdzonych działań i opracowuje nowe.

*Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:
(d) definiowanie tymczasowych struktur przestrzeni powietrznej i dotyczących jej procedur w celu oferowania wielokrotnej rezerwacji przestrzeni powietrznej i wyboru tras;*

L1-APPC-08 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że określono i ustanowiono struktury przestrzeni powietrznej przeznaczone do użytku tymczasowego w odpowiedzi na konkretne potrzeby użytkowników, obejmujące możliwość dalszego podziału tych struktur przestrzeni powietrznej; oraz

L1-APPC-08-01 – Ustanawia i publikuje procedury dla przydzielania przestrzeni powietrznej oraz wykorzystywania jej dla działań, które wymagają rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej.

L1-APPC-08-02 – Zapewnia, że te procedury oferują wielokrotny wybór rezerwacji przestrzeni powietrznej i związanych z nią segmentów tras z uwzględnieniem działania EATMN.

L1-APPC-08-03 – Zapewnia, że na właściwym miejscu dostępne są procedury upowszechniania informacji o rezerwacjach przestrzeni powietrznej.

L1-APPC-08-04 – Zapewnia procesy dynamicznego zarządzania przestrzenią powietrzną na państwowych poziomach ASM-2 i ASM-3.

L1-APPC-08-05 – Określa i ustanawia procesy pozwalające tworzyć i operacyjnie wykorzystywać na poziomach ASM-2 i ASM-3 dodatkowe struktury ad-hoc.

L1-APPC-08-06 – Ustanawia procedury dla przydzielania przestrzeni powietrznej oraz wykorzystywania jej dla działań, które wymagają – tam, gdzie jest to właściwe – mobilnej rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej.

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(e) ustanawianie kryteriów i procedur zapewniających tworzenie i stosowanie bocznych i pionowych granic przestrzeni powietrznej koniecznych dla uwzględnienia różnych wariantów torów lotu i krótkoterminowych zmian lotów;

L1-APPC-09 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że określono zasady regulowania bocznych i pionowych granic struktur przestrzeni powietrznej, obejmujące dalszy podział rezerwacji przestrzeni powietrznej na moduły podstawowe na poziomach ASM-2 i ASM-3; oraz

L1-APPC-09-01 – Określa kryteria dla takiego projektowania przestrzeni powietrznej, które pozwala na regulowanie bocznych i pionowych granic struktur przestrzeni powietrznej, obejmujące dalszy podział rezerwacji przestrzeni powietrznej na moduły podstawowe.

L1-APPC-09-02 – Określa kryteria dla regulowania bocznych i pionowych wymiarów struktur przestrzeni powietrznej w oparciu o rezerwacje przestrzeni powietrznej poddane dalszemu podziałowi na moduły podstawowe na poziomach ASM-2 i ASM-3.

L1-APPC-09-03 – Ustanawia procedury dla regulowania bocznych i pionowych wymiarów w oparciu o rezerwacje przestrzeni powietrznej poddane dalszemu podziałowi na moduły podstawowe na poziomach ASM-2 i ASM-3.

L1-APPC-10 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że stworzono dodatkowe procedury wyznaczania i przydzielania przestrzeni powietrznej i związanego z tym rozpowszechniania informacji w celu wyjścia naprzeciw konkretnym krótkoterminowym wymaganiom dotyczącym przestrzeni powietrznej i/lub optymalizacji tras.

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(f) ocena krajowych struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras, mająca na celu planowanie elastycznych struktur przestrzeni powietrznej i dotyczących jej procedur;

L1-APPC-11 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że procesy okresowej oceny i analizy istniejących struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras ATS, przeprowadzane w oparciu o wyważone uwzględnienie wymagań cywilnych i wojskowych, znajdują się na właściwym miejscu dla celów planowania struktur i procedur elastycznej przestrzeni powietrznej.
Procesy oceny obejmują:

- a) określenie potrzeb;
- b) analizę potencjalnego wpływu;
- c) decyzję o rozpoczęciu;
- d) konsultację;
- e) zatwierdzenie;
- f) publikację.

L1-APPC-12 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że polityka oceny podlega regularnemu (przynajmniej corocznemu) przeglądowi; oraz

L1-APPC-12-01 – Zapewnia, że tam, gdzie specyfikacja wykorzystywana jest jako sposoby spełniania (MoC) Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2150/2005 (FUA), rezultat tej oceny stanowi składnik sprawozdania rocznego składanego Komisji Europejskiej i odnoszącego się do artykułu 8 Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2150/2005 (FUA) tak, jak zostało to określone w Załączniku do Rozporządzenia.

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(g) definiowanie szczególnych warunków, w których odpowiedzialność za separowanie lotów cywilnych i wojskowych spoczywa na organach służb ruchu lotniczego lub wojskowych organach zarządzających;

L1-APPC-13 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej określa okoliczności, w których organ służb ruchu lotniczego lub wojskowy organ zarządzający odpowiadają za separację pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi (np. w przypadku współdzielonej części przestrzeni powietrznej, taktycznego przecinania się tras ATS i taktycznego przecinania się stref tymczasowo rezerwowanych/ograniczonych); oraz

L1-APPC-13-01 – Określa warunki, w których odpowiedzialność za separację pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi może spoczywać na organach służb ruchu lotniczego lub wojskowych organach zarządzających.

L1-APPC-13-02 – Ustala kryteria dla określenia odpowiedzialności za zapewnienie separacji pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi.

L1-APPC-13-03 – Zapewnia, że warunki i kryteria określania odpowiedzialności za separację pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi zawarte są w pisemnych porozumieniach lub innych odpowiednich postanowieniach.

3.1.1. Zalecenia

L1-APPC-14 – Państwa Członkowskie powinny wziąć pod uwagę następujące kwestie:

- a) projekt przestrzeni powietrznej i wynikającą z niego sieć;
- b) koncepcję operacji;
- c) zharmonizowane procedury OAT/OAT i OAT/GAT;
- d) listę organów, które mają być włączone w sprawozdanie roczne dotyczące stosowania FUA;
- e) współpracę cywilno-wojskową przy planowaniu przestrzeni powietrznej na poziomie europejskim;
- f) zharmonizowane z sąsiednimi Państwami procesy i procedury planowania przestrzeni powietrznej (tam, gdzie jest to właściwe).

L1-APPC-15 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien – tam, gdzie jest to właściwe – zapewnić integrację funkcji ASM i ATFM na poziomie państwowym; oraz

L1-APPC-15-01 – Powinien przeprowadzać – przynajmniej raz do roku – przegląd/przeglądy wymagań użytkowników przestrzeni powietrznej, obejmujące:

- a) lotnictwo wojskowe;
- b) innych użytkowników wojskowych;
- c) cywilny transport lotniczy;
- d) lotnictwo ogólne, sportowe i użytkowników pracujących w powietrzu;
- e) dyspozycyjny transport lotniczy;
- f) cywilne i wojskowe lotnictwo doświadczalne;
- g) jakichkolwiek innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- h) państwowe i międzynarodowe organizacje reprezentujące grupy użytkowników.

L1-APPC-15-02 – Powinien publikować informacje dotyczące procesów i mechanizmów po to, by poddawać je przeglądowi i aktualizować wymagania użytkowników.

L1-APPC-15-03 – Powinien posiadać na właściwym miejscu procedury; tak, by można było za ich pomocą zatwierdzać poważne zdarzenia i manewry planowane na poziomach państwowym i międzynarodowym.

L1-APPC-15-04 – Powinien zapewnić to, że poradzi sobie z niespodziewanymi i krytycznymi pod względem czasu zdarzeniami.

L1-APPC-15-05 – Powinien przeprowadzać okresowe oceny i analizy istniejących struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras ATS, w celu planowania struktur i procedur dla elastycznej przestrzeni powietrznej; powinien robić to w

bliskiej współpracy z sąsiednimi Państwami po to, by zapewnić spójność i przejrzystość działań po obu stronach granicy.

L1-APPC-16 – Powinien zapewnić wszędzie, gdzie jest to możliwe, stosowanie proceduralnych i operacyjnych aspektów ASM-3.

L1-APPC-17 – Powinien zapewnić dostarczanie wymaganych informacji w celu wzbogacania repozytorium danych dotyczących przestrzeni powietrznej poprzez aktualizowanie informacji dotyczących decyzji o przydzielaniu przestrzeni powietrznej w sposób terminowy oraz – jeśli jest to właściwe – o rzeczywistym statusie przestrzeni powietrznej.

3.2. Procedury zarządzania przestrzenią powietrzną na 3 poziomach – [-ASMP-]

*Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:
(I) ustanowienie mechanizmów konsultacji pomiędzy osobami lub organizacjami, o których mowa w ust. 3, oraz wszystkimi stosownymi partnerami i organizacjami w celu zapewnienia należytego spełniania wymagań użytkowników;*

L1-ASMP-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej ustanawia mechanizmy konsultacji z wszystkimi istotnymi partnerami i organizacjami; oraz

L1-ASMP-01-01 – Zapewnia, że konsultacje z użytkownikami przestrzeni powietrznej, dostawcami usług oraz innymi ważnymi organami przeprowadzane są tak, by – tam, gdzie jest to możliwe – osiągnąć porozumienie zanim dokona się jakichkolwiek zmian w planowaniu lub projekcie porozumień dotyczących przestrzeni powietrznej.

L1-ASMP-01-02 – Zapewnia, że określono funkcjonalny zakres obowiązków poszczególnych osób/władz.

L1-ASMP-01-03 – Zapewnia, że te mechanizmy i procesy są zgodne z L1-APPC-04.

*Artykuł 4.2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
W Państwach Członkowskich, w których zarówno władze cywilne, jak i wojskowe są odpowiedzialne za zarządzanie przestrzenią powietrzną lub są w nie zaangażowane, zadania określone w ust. 1 są realizowane poprzez wspólne działania cywilno-wojskowe.*

L1-ASMP-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej określa kryteria pierwszeństwa dla przydzielania przestrzeni powietrznej; oraz

L1-ASMP-02-01 – Zapewnia godzenie ze sobą – bez traktowania którejkolwiek ze stron na specjalnych warunkach – operacyjnych potrzeb cywilnych i wojskowych; zapewnia także to, że planowanie przestrzeni powietrznej bierze pod uwagę wymagania wszystkich jej użytkowników.

L1-ASMP-02-02 – Zapewnia, że określono procedury koordynacji i proces przeglądu dla wspólnego cywilno-wojskowego przydzielania przestrzeni powietrznej.

L1-ASMP-02-03 – Zapewnia, że ustanowiono, zatwierdzono i wprowadzono w życie państwowe przepisy dotyczące efektywnego przydzielania przestrzeni powietrznej oraz procesu jej przeglądu, które to przepisy biorą pod uwagę:

- a) wymagania wszystkich udziałowców;
- b) wymagania związane z bezpieczeństwem narodowym i obroną narodową;
- c) kwestie związane ze środowiskiem naturalnym;
- d) działanie EATMN.

3.3. Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem – [-FUAH-]

L1-FUAH-01 – Krajowe Organy Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej w Państwach, które odpowiedzialne są za zapewnienie służby ruchu lotniczego nad otwartym morzem, określają konieczne instrukcje i wytyczne uwzględniające status procesu koordynacji przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem; oraz

L1-FUAH-01-01 – Zapewniają, że AMC Państwa, które ponosi odpowiedzialność za zapewnienie służb ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem, stanowi centralny organ ds. kontaktów dla wszystkich zamówień przestrzeni powietrznej na obszarze danej przestrzeni powietrznej.

L1-FUAH-01-02 – Zapewniają, że wtedy, gdy władza wojskowa uznaje za konieczną koordynację działań nad otwartym morzem, dokonywana jest ona przy bezpośrednim udziale AMC Państwa, które ponosi odpowiedzialność za zapewnienie służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej.

3.3.1. Zalecenia

L1-FUAH-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić to, by całościowe stosowanie koncepcji FUA nie naruszało tych praw i obowiązków Państw, które posiadają one w myśl Konwencji Chicagowskiej i załączników do niej, Konwencji Genewskiej z dnia 29 kwietnia 1958 roku o pełnym morzu oraz Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z roku 1982.

L1-FUAH-03 – Krajowe Organy Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej w Państwach, które odpowiedzialne są za zapewnienie służby ruchu lotniczego nad otwartym morzem, powinny zapewnić to, by wyznaczone nad otwartym morzem strefy niebezpieczne posiadały – na tyle, na ile jest to możliwe – charakter tymczasowy.

L1-FUAH-04 – Krajowe Organy Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej w Państwach, które odpowiedzialne są za zapewnienie służby ruchu lotniczego nad otwartym morzem, powinny zapewnić bezpośrednią koordynację pomiędzy odpowiedzialnymi za działania organami wojskowymi a organem ATS odpowiedzialnym za zapewnienie służby ruchu lotniczego w strefie działania.

4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZEDTAKTYCZNEGO ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ (ASM-2) – [L2-]

4.1. Operacje przydzielania przestrzeni powietrznej na poziomie ASM-2 – [-AAOP-]

Artykuł 5.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie wyznaczają lub ustanawiają komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną dla przydzielania przestrzeni powietrznej zgodnie z warunkami i procedurami określonymi w art. 4 ust. 1.

W Państwach Członkowskich, w których zarówno władze cywilne, jak i wojskowe są odpowiedzialne za zarządzanie przestrzenią powietrzną, zadania określone w ust. 1 są realizowane poprzez wspólne działania cywilno-wojskowe.

L2-AAOP-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej:

- a) Wyznacza osobę ds. kontaktów lub ustanawia i upoważnia komórki zarządzania przestrzenią powietrzną albo wspólne cywilno-wojskowe komórki zarządzania przestrzenią powietrzną.
- b) Upoważnia AMC do przeprowadzenia przydzielania i zarządzania przestrzenią powietrzną w decydujący, terminowy i wydajny sposób oraz do rozwiązywania sprzecznych wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej.
- c) Zapewnia odpowiednie wykształcenie personelu w zakresie wiedzy i operacji dotyczących procesu przydzielania przestrzeni powietrznej i użytkowania systemów wsparcia.
- d) Zapewnia, że komórki AMC gromadzą i analizują wszystkie zamówienia przestrzeni powietrznej oraz podejmują decyzje o codziennym przydzielaniu przestrzeni powietrznej, biorąc przy tym pod uwagę wymagania użytkowników, dostępną pojemność i wpływ działań na sieć.
- e) Zapewnia, że komórki AMC odpowiedzialne są za codzienne przydzielanie i zarządzanie na poziomie ASM-2.

L2-AAOP-01-01 – W szczególności, komórki zarządzania przestrzenią powietrzną:

- a) Działają jako państwowy lub – tam, gdzie jest to właściwe – międzynarodowy codzienny centralny organ ds. kontaktów dla koordynacji na poziomie ASM-2;
- b) Gromadzą i analizują wszystkie zamówienia przestrzeni powietrznej, które mogą wymagać tymczasowej segregacji przestrzeni powietrznej i które obejmować mogą także decyzje o przydzielaniu przestrzeni powietrznej podejmowane na poziomie ASM-1 w przypadku dużych manewrów wojskowych, pokazów lotniczych itp.;
- c) Analizują zamówienia dostępności CDR z uwzględnieniem wymagań ruchu, przewidywanych problemów z pojemnością ATC oraz przewidywanego opóźnienia informacji otrzymywanej z FMP;
- d) Rozwiązują sprzeczne zamówienia TSA/TRA i tras CDR, wykorzystując w tym celu wszelkie istotne informacje;
- e) Rozwiązują konflikty pomiędzy rozbieżnymi lub sprzecznymi zamówieniami przestrzeni powietrznej na drodze zastosowania zatwierdzonego pierwszeństwa, negocjacji, zmiany harmonogramu lub segregacji ruchu;
- f) Koordynują zharmonizowaną dostępność tras CDR „po obu stronach granicy” z sąsiadującą

- komórką AMC;
- g) Odpowiadają na wszelkie dodatkowe prośby o pomoc lub problemy wynikłe z niespójności tras ATS czy niespodziewanych zdarzeń, posługując się w tym celu centralnym organem odpowiedzialnym za zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, organami ACC/FMP lub upoważnionymi podmiotami;
 - h) Decydują – po pełnym przeprowadzeniu procesu porównania, koordynacji, analizy, negocjacji i rozwiązania – o przydzielaniu państwowych TSA/TRA i stref CBA;
 - i) Aktywują CDR 2, robiąc to zgodnie z ustalonymi procedurami i na minimalny czas przynajmniej dwóch godzin (2H), ale bez żadnych ograniczeń w tych przypadkach, gdy istnieje przedłużenie dostępności tej samej trasy o statusie CDR 1;
 - j) Podejmują decyzje – zgodnie z kryteriami ustalonymi na poziomie ASM-1 – o tymczasowym zamknięciu tras CDR tak, by działać w czasie rzeczywistym na poziomie ASM-3, jednocześnie powiadomiasząc o tym działaniu powiązane trasy TSA/TRA i/lub strefy D i R zarządzane przez AMC;
 - k) Rozpowszechniają informacje o przydzielaniu przestrzeni powietrznej poprzez przekazanie AUP sąsiednim komórkom AMC i podmiotom AA – w tym ACC/FMP i centralnemu organowi odpowiedzialnemu za zarządzanie przepływem ruchu lotniczego/ATM – wiadomości przesłanej przez CIAM. AUP publikowany jest we wspólnym formacie, tak szybko, jak to możliwe, i najpóźniej o godzinie 1400 czasu letniego lub 1500 czasu zimowego, tak, by mógł objąć okres pomiędzy godziną 0600 pierwszego dnia a godziną 0600 dnia następnego;
 - l) Po rozpowszechnieniu AUP – jeśli jest to potrzebne – dostarczają ich wyjaśnienie centralnemu organowi odpowiedzialnemu za zarządzanie przepływem ruchu lotniczego oraz weryfikują „projekty CRAM” w momencie ich przyjmowania;
 - m) Gromadzą i analizują bardziej zaktualizowane informacje dotyczące dnia operacji, otrzymane od upoważnionych podmiotów (AA), a dotyczące odwołania tras TSA/TRA opublikowanych już wcześniej w aktualnym AUP;
 - n) W dniu operacji rozpowszechniają – jeśli jest to konieczne – plany UUP zawierające dodatkowe zamówienia i odwołania ograniczeń przestrzeni powietrznej w okresie ważności aktualnego AUP. Wymagany jest tu przynajmniej jednogodzinny okres czasu pomiędzy ukazaniem się UUP a rozpoczęciem obowiązywania dostępności jakichkolwiek dodatkowych struktur przestrzeni powietrznej opublikowanych w tym UUP;
 - o) Uczestniczą w dokonywanych po fakcie analizach przydzielania przestrzeni powietrznej;
 - p) Przeprowadzają – tam, gdzie są do tego upoważnione – pewne zadania koordynacji na Poziomie ASM-3.

4.1.1. Zalecenia

L2-AAOP-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien:

- a) Tam, gdzie jest to właściwe, ustanowić wspólne lub międzynarodowe AMC;
- b) Zapewnić integrację funkcji AMC i ATFM na poziomie państwowym.

5. WYMAGANIA DOTYCZĄCE TAKTYCZNEGO ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ (ASM-3) – [L3-]

5.1. Koordynacja cywilno-wojskowa w czasie rzeczywistym – [-RTCM-]

*Artykuł 6.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji cywilno-wojskowej oraz środków komunikacji pomiędzy właściwymi organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi, pozwalających na wzajemną wymianę danych na temat przestrzeni powietrznej, umożliwiającą w czasie rzeczywistym aktywację, dezaktywację lub zmianę przydziału przestrzeni powietrznej przydzielonej na poziomie przedtaktycznym.*

L3-RTCM-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej:

- a) Zapewnia zdefiniowanie, ustalenie i wprowadzenie w życie uprawomocnionych umowami procedur koordynacji pomiędzy cywilnymi a wojskowymi organami ATS oraz pomiędzy nimi a wojskowymi organami zarządzającymi, których celem jest ułatwienie aktywacji w czasie rzeczywistym, dezaktywacji, zmiany przydziału lub modyfikacji przydzielonej przestrzeni powietrznej na poziomie przedtaktycznym.
- b) Zapewnia, że przy ustanawianiu tych procedur koordynacji i środków komunikacji bierze się pod uwagę działanie EATMN.

Artykuł 6.2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie zapewniają, aby właściwe wojskowe organy zarządzające i organy służb ruchu lotniczego wymieniały się, informacjami na temat wszystkich zmian planowanej aktywacji przestrzeni powietrznej w sposób terminowy i efektywny oraz aby powiadamiały wszystkich zainteresowanych użytkowników o aktualnej sytuacji w przestrzeni powietrznej.

L3-RTCM-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia:

- a) Że procedury terminowej wymiany informacji na temat jakiegokolwiek modyfikacji statusu przestrzeni powietrznej dokonywanej pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi organami cywilnymi i wojskowymi są zawarte w pisemnych porozumieniach i właściwie zaadresowane;
- b) Że użytkownicy powiadamiani są o jakichkolwiek modyfikacjach planowanej aktywacji przestrzeni powietrznej w sposób terminowy i efektywny, po to, by ułatwić przeprowadzanie bezpiecznych, wydajnych i opłacalnych operacji;
- c) Dostarczanie danych na poziomie EATMN, podlegającym wymaganiom bezpieczeństwa narodowego.

Artykuł 6.3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji i utworzenie systemów wsparcia pomiędzy organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy zarządzaniu interakcjami pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi.

L3-RTCM-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że procedury koordynacji pomiędzy cywilnymi i wojskowymi ATS/wojskowymi organami zarządzającymi są określone, uzgodnione i przeprowadzane tak, by zapewnić bezpieczeństwo przy zarządzaniu interakcjami pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi.

5.1.1. Zalecenia

L3-RTCM-04 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zdefiniować, ustalić i wprowadzić w życie procedury koordynacji pomiędzy właściwymi organami tak, by ułatwić przydzielanie przestrzeni powietrznej ad-hoc w czasie rzeczywistym.

L3-RTCM-05 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić:

- a) Że procedury pomiędzy cywilnymi a wojskowymi organami ATS oraz pomiędzy nimi a wojskowymi organami zarządzającymi, a także środki komunikacji zaprojektowane są tak, by zminimalizować ich negatywny wpływ na wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej;
- b) Cywilną lub wojskową obecność we właściwych ośrodkach kontroli (tam, gdzie jest to właściwe, i gdzie jeszcze nadal nie ma to miejsca).

5.2. Użytkowanie przestrzeni powietrznej na poziomie ASM-3 – [-ASPU-]**Artykuł 6.4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005**

Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji pomiędzy cywilnymi i wojskowymi organami służb ruchu lotniczego, tak aby umożliwić bezpośrednie przekazywanie właściwych informacji celem rozwiązania konkretnych sytuacji w ruchu lotniczym, kiedy kontrolerzy cywilni i wojskowi obsługują ruch lotniczy w tej samej przestrzeni powietrznej. Informacje te są udostępniane, szczególnie gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, cywilnym i wojskowym kontrolerom oraz wojskowym organom zarządzającym poprzez sprawną wymianę danych na temat lotów, zawierających pozycję i planowany tor lotu.

L3-ASPU-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia:

- a) Że dzięki właściwie zaadresowanym pisemnym porozumieniom, dostępna jest koordynacja procedur zezwalających i umożliwiających bezpośrednią komunikację pomiędzy organami służb cywilnych i wojskowych w celu ułatwienia bezpiecznego rozwiązania konkretnych sytuacji w ruchu lotniczym;
- b) Że procedury koordynacji ułatwiają dostępność istotnych informacji na drodze sprawnej wymiany danych na temat lotów, zawierających pozycję i planowany tor lotu statku powietrznego;
- c) Zastosowanie powszechnie uzgodnionego formatu danych radaru, bezpośredniej łączności głosowej pomiędzy kontrolerami oraz sprawnej wymiany danych na temat lotów, najlepiej poprzez automatyczną wymianę danych.

6. WYMAGANIA DOTYCZĄCE OPERACJI PO OBU STRONACH GRANICY PAŃSTWA I KOORDYNACJI

6.1. Operacje po obu stronach granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-1 – [L1-CBO-]

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(h) rozwijanie użytkowania przestrzeni powietrznej po obu stronach granic sąsiadujących Państw Członkowskich, tam gdzie jest to konieczne ze względu na płynność ruchu i działania użytkowników;

L1-CBO-01 – Państwa Członkowskie zapewniają – tam, gdzie jest to właściwe – ustanowienie procesów dla wspólnego zarządzania przestrzenią powietrzną w celu ułatwienia operacji po obu stronach granicy (CBO)/operacji na granicy FIR, odnosząc się przy tym do takich aspektów prawnych i instytucjonalnych, jak suwerenność, zobowiązania, obrona, środowisko, poszukiwanie i ratownictwo oraz do innych kwestii z zakresu interesu powszechnego.

L1-CBO-02 – Tam, gdzie jest to właściwe, Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej:

- a) Zapewnia, że wymagania operacyjne dla operacji po obu stronach granicy/operacji na granicy FIR, określone w wyniku oceny struktur państwowej przestrzeni powietrznej oraz sieci tras ATS, zostały zdefiniowane tak, by obejmować działania przeprowadzane przez więcej niż jedno państwo, w obrębie przestrzeni ustanowionej nad granicami międzynarodowymi lub zawierającej się całkowicie w obrębie przestrzeni powietrznej znajdującej się pod jurysdykcją jednego państwa;
- b) Zapewnia, że zawarto pisemne porozumienia dla stworzenia ramowej struktury operacji po obu stronach granicy i operacji na granicy FIR, odnoszące się do aspektów prawnych i instytucjonalnych i respektujące jednocześnie problemy suwerenności, obrony, środowiska, poszukiwania i ratownictwa oraz inne kwestie z zakresu interesu powszechnego;
- c) Zapewnia, że sporządzona została wspólna koncepcja operacji dla działania po obu stronach granicy i że odpowiada ona wymogom europejskiej sieci ATM (EATMN).

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(i) koordynacja polityki zarządzania przestrzenią powietrzną z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi w celu wspólnego użytkowania przestrzeni powietrznej nad granicami państwowymi i/lub granicami rejonów informacji powietrznej;

L1-CBO-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej koordynuje swą politykę zarządzania przestrzenią powietrzną z sąsiadującymi Państwami w celu zharmonizowania zarządzania przestrzenią powietrzną i użytkowania przestrzeni powietrznej z uszanowaniem istnienia granicy i/lub granic rejonów informacji powietrznej; oraz

L1-CBO-03-01 – Przeprowadza, wspólnie z zainteresowanymi Państwami, regularne oceny i przeglądy struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras ATS oraz ich użytkowania nad granicami państwowymi i/lub granicami rejonów informacji powietrznej.

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(j) ustanawianie i udostępnianie struktur przestrzeni powietrznej użytkownikom w bliskiej współpracy i koordynacji z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi, tam gdzie właściwe struktury przestrzeni powietrznej mają istotny wpływ na ruch nad granicami państwowymi lub granicami rejonów informacji powietrznej, z myślą o zapewnieniu optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej wszystkim użytkownikom w całej Wspólnocie;

L1-CBO-04 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej – tam, gdzie mają miejsce operacje CBO – zapewnia, że struktury przestrzeni powietrznej po każdej ze stron granic państwowych są skoordynowane i że umożliwiają one zapewnienie optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej wszystkim użytkownikom.

L1-CBO-05 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej – w granicach porozumienia ramowego – zapewnia, że kompetentne podmioty, komórki AMC i ATS oraz wojskowe organy zarządzające negocjują i zawierają pisemne porozumienia określające proces operacji CBO. Obejmuje to aspekty operacyjne i techniczne oraz działania przeprowadzane przez jedno lub więcej niż jedno Państwo w obrębie strefy ustanowionej nad granicami państwowymi lub w całości w obrębie przestrzeni powietrznej znajdującej się pod jurysdykcją jednego Państwa.

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(k) ustalenie z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi jednolitych standardów dla separowania lotów cywilnych i wojskowych w trakcie działań po obu stronach granic;

L1-CBO-06 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej określa i zatwierdza jeden łączny, jasny i jednoznaczny zestaw standardów separacji i procedur koordynacji, stosowany pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi; oraz

L1-CBO-06-01 – Określa – w odniesieniu do współdzielonej części przestrzeni powietrznej – proces dla ustalenia taktycznego przecinania się tras lub taktycznego przecinania się stref rezerwowanych/ograniczonych; a także wyznacza organ odpowiedzialny za separację pomiędzy lotami tranzytowymi a użytkownikami aktywnej strefy rezerwowanej/ograniczonej.

6.1.1. Zalecenia

L1-CBO-07 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien powiązać proces operacji po obu stronach granicy (CBO)/operacji na granicy FIR z potencjalnym użytkowaniem tras warunkowych (CDR) ustanowionych jako część sieci tras ATS (ARN).

L1-CBO-08 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić stosowanie standardów separacji ICAO jako standardów minimalnych (chyba, że nie jest to przewidziane).

6.2. Operacje po obu stronach granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-2 – [L2-CBO-]

Artykuł 5.2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Dwa lub więcej Państwa Członkowskie mogą ustanowić wspólną komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną.

L2-CBO-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej wyznacza wspólną komórkę AMC, w której obowiązują porozumienia Państw dotyczące ustanawiania operacji CBO; oraz

L2-CBO-01-01 – Zapewnia, że wspólna, połączona lub międzynarodowa komórka AMC ponosi odpowiedzialność za zarządzanie przestrzenią powietrzną na poziomie ASM-2 po obu stronach granicy międzynarodowej.

L2-CBO-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że – tam, gdzie ustanowiona jest połączona lub międzynarodowa komórka AMC – zawarto pisemne porozumienia dotyczące istotnych kwestii operacyjnych, technicznych, proceduralnych i personalnych oraz że wzięto przy tym pod uwagę następujące czynniki:

- a) odpowiedzialność organów poszukiwania i ratownictwa (SAR);
- b) procedury i wspólny język ATS;
- c) przydzielanie kodu SSR;
- d) typ lotu (VFR lub IFR);
- e) maksymalną ilość uczestniczących w ruchu statków powietrznych;
- f) zharmonizowane procedury koordynacji i wymianę danych dotyczących planu lotu;
- g) łączność;
- h) procedury powiadamiania obrony powietrznej;
- i) wspólne procedury AMC;
- j) procedury planowania/tworzenia harmonogramu i ich związek z odpowiednimi komórkami AMC;
- k) procedury aktywacji/dezaktywacji i ich związek z odpowiednimi komórkami ACC;
- l) reguły pierwszeństwa;
- m) procedury zgłaszania zdarzeń ATS;
- n) kwestie dotyczące środowiska.

6.2.1. Zalecenia

L2-CBO-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien:

- a) Tam, gdzie jest to właściwe, ustanowić połączoną lub międzynarodową komórkę AMC;
- b) Zapewnić integrację funkcji ASM i ATFM na poziomie państwowym.

6.3. Operacje po obu stronach granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-3 – [L3-CBO-]

Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:

(k) ustalenie z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi jednolitych standardów dla separowania lotów cywilnych i wojskowych w trakcie działań po obu stronach granic;

Artykuł 6.5

W przypadku działań po obu stronach granic Państwa Członkowskie zapewniają uzgodnienie pomiędzy cywilnymi i wojskowymi organami służb ruchu lotniczego i/lub wojskowymi organami zarządzającymi, których dotyczą te działania, wspólnego zbioru procedur zarządzania konkretnymi sytuacjami w ruchu lotniczym oraz usprawnienia zarządzania przestrzenią powietrzną w czasie rzeczywistym.

L3-CBO-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia stosowanie uzgodnionych standardów separacji w celu dokonania rozdziału pomiędzy lotami tranzytowymi a użytkownikami aktywnej strefy rezerwowanej/ograniczonej; oraz

L3-CBO-01-01 – Zapewnia stosowanie uzgodnionych standardów przy dokonywaniu rozdziału pomiędzy statkami powietrznymi wewnątrz i na zewnątrz obszaru rezerwacji przestrzeni powietrznej po obu stronach granicy.

L3-CBO-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że – tam, gdzie mają miejsce działania po obu stronach granicy – określono i uzgodniono pomiędzy zainteresowanymi organami ATS oraz pomiędzy nimi a wojskowymi organami zarządzającymi, wspólny zestaw procedur służących wymianie informacji dotyczących statusu przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym i jej rzeczywistego użytkowania; oraz

L3-CBO-02-01 – Zapewnia, że te wspólne procedury dotyczą bezpiecznego zarządzania konkretnymi sytuacjami w ruchu lotniczym i obejmują:

- a) odpowiedzialność i zobowiązania;
- b) procedury ATC;
- c) koordynację i używaną frazeologię;
- d) procedury powiadamiania obrony powietrznej i związane z tym procedury nadzoru;
- e) inne kwestie operacyjne;
- f) kwestie dotyczące personelu, w tym kwalifikacje i szkolenia;
- g) kwestie techniczne;
- h) plany awaryjne.

L3-CBO-02-02 – Zapewnia, że ten wspólny zestaw procedur określono w formie pisemnych porozumień.

L3-CBO-02-03 – Zapewnia aktywację i dezaktywację lub modyfikację przestrzeni powietrznej po obu stronach granicy, przeprowadzane w czasie rzeczywistym.

6.3.1. Zalecenia

L3-CBO-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić stosowanie dynamicznego zarządzania przestrzenią powietrzną w czasie rzeczywistym.

7. WYMAGANIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA – [SAFE-REQU-]

Artykuł 7 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005

W celu utrzymania lub podniesienia istniejących poziomów bezpieczeństwa Państwa Członkowskie w ramach procesu zarządzania bezpieczeństwem zapewniają przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa obejmującej identyfikację zagrożeń, ocenę i ograniczanie ryzyka, zanim wprowadzą jakiegokolwiek zmiany w elastycznym użytkowaniu przestrzeni powietrznej.

SAFE-REQU-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia zgodność z wymaganiami EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa, dotyczącymi systemów zarządzania bezpieczeństwem przez instytucje zapewniające usługi żeglugi powietrznej (stosuje się tu ESARR 3).

SAFE-REQU-02 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia zgodność z wymaganiami EUROCONTROL w zakresie przepisów dotyczących oceny i ograniczania ryzyka, obejmujących

identyfikację zagrożeń na poziomie zarządzania ruchem lotniczym (ATM) wtedy, gdy wprowadza się nowy i/lub planuje dokonanie zmian w istniejącym systemie ATM (stosuje się tu ESARR 4).

SAFE-REQU-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej zapewnia, że cały istotny w danym kontekście personel posiada odpowiednie kwalifikacje i został odpowiednio wyszkolony przed wprowadzeniem jakichkolwiek zmian do przeprowadzanych operacji.

7.1. Zalecenia

SAFE-REQU-04 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić, że w ramach oceny bezpieczeństwa wzięto pod uwagę działanie EATMN.

8. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (KPA/KPI) – [PERF-REQU-]

*Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:
(m) ocena i przegląd procedur dotyczących przestrzeni powietrznej oraz funkcjonowania elastycznego użytkownika przestrzeni powietrznej;*

PERF-REQU-01 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej:

- a) Zapewnia ustanowienie wspólnych cywilno-wojskowych procesów w celu okresowej (przynajmniej corocznej) oceny wydajności przestrzeni powietrznej i efektywności procedur na wszystkich trzech poziomach ASM.
- b) Zapewnia stosowanie powszechnie uzgodnionych dla FUA kluczowych obszarów działania (KPA) i kluczowych wskaźników efektywności (KPI) w celu ułatwienia monitoringu działania ATM w odniesieniu do potrzeb cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej na poziomie sieci.
- c) Zapewnia – tam, gdzie jest to właściwe – określenie i stosowanie uzupełniających FUA kluczowych obszarów działania (KPA) i kluczowych wskaźników efektywności (KPI) w celu monitorowania działania ATM w odniesieniu do potrzeb cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej na poziomie państwowym.
- d) Zapewnia ocenę efektywności FUA, dotyczącą cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, zapewnienia służby ATM oraz koordynacji cywilno-wojskowej.
- e) Zapewnia wykorzystanie kluczowych obszarów działania w kontekście bezpieczeństwa, pojemności, środowiska i efektywności ekonomicznej dla przeprowadzenia oceny wydajnego i elastycznego użytkownika procedur i operacji przestrzeni powietrznej.

*Artykuł 4.1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005
Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania:
(n) ustanowienie mechanizmów archiwizacji danych dotyczących wniosków, przydzielania i faktycznego użytkownika przestrzeni powietrznej, dla celów dalszej analizy i planowania.*

PERF-REQU-02 – Państwa Członkowskie:

- a) Ustanawiają repozytorium danych dotyczących przestrzeni powietrznej oraz związane z tym repozytorium formaty danych i procedury;
- b) Zapewniają, że dane są dostępne zarówno dla celów rozpowszechniania informacji o rzeczywistym statusie przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym na poziomie sieci i poziomie państwowym, jak i dla dalszych analiz i planowania działań.

8.1. Zalecenia

PERF-REQU-03 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien – tam, gdzie ma to zastosowanie – posłużyć się następującymi kluczowymi obszarami działania/kluczowymi wskaźnikami efektywności:

- a) Wydajność przestrzeni powietrznej (stosowanie FUA, przestrzeganie optymalnych wymiarów przestrzeni powietrznej, użytkowanie przestrzeni powietrznej, wydajny system zamawiania).
- b) Skuteczność działania (ekonomiczny wpływ na tranzyt, wpływ przydziału przestrzeni powietrznej na szkolenie).
- c) Elastyczność (szkolenie na obszarach nierozdzielonych, zwolnienie przestrzeni powietrznej, uwzględnianie potrzeb cywilnych i wojskowych komunikowanych w krótkim czasie).

PERF-REQU-04 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić ustanowienie centralnego repozytorium danych dotyczących przestrzeni powietrznej na poziomie sieci, w celu

zapewnienia warunków dla współpracy przy gromadzeniu i rozpowszechnianiu dokładnych i aktualnych danych dotyczących przestrzeni powietrznej pomiędzy użytkownikami przestrzeni powietrznej, organami zapewniającymi służby ruchu lotniczego i innymi partnerami biorącymi udział w procesach ATM.

PERF-REQU-05 – Krajowy Organ Wysokiego Szczebla ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej powinien zapewnić archiwizację w repozytorium danych z przeszłości; repozytorium to powinno obejmować:

- a) zamówienia;
- b) przydział;
- c) rzeczywiste wykorzystanie;
- d) zmianę przydziału;
- e) odmowy;
- f) modyfikację – wcześniejsze zamknięcie i/lub wydłużone otwarcie.

DODATEK 1 – IDENTYFIKOWANIE PRZEPISÓW PRAWNYCH

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej rozszerza i precyzuje wymagania określone w artykule 7 ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 551/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej).

Specyfikacja EUROCONTROL stanowi pomoc do wdrożenia i stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) oraz pokazuje, w jaki sposób spełnić należy wymogi postawione w materiałach regulujących EUROCONTROL oraz w ROZPORZĄDZENIU KOMISJI (WE) NR 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej. Ponadto, podaje sposoby spełniania (MoC) ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 552/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności). Specyfikacja EUROCONTROL identyfikuje zapisy źródłowe wymienionych powyżej rozporządzeń.

Kolumna **(a)** pokazuje standard danego wymagania:

Forma czasu terażniejszego – wskazuje na te stwierdzenia specyfikacji, z którymi zgodność jest obowiązkowa dla wdrożenia specyfikacji EUROCONTROL.

Forma „powinno” – wskazuje na zalecenia lub najlepszy sposób działania, które mogą, ale nie muszą, zostać spełnione przez wszystkie systemy uchodzące za zgodne ze specyfikacją.

Kolumna **(b)** podaje każdy numerowany paragraf.

Kolumna **(c)** podaje główne artykuły wraz z indeksem odnoszącym się do danego wymogu.

Kolumna **(d)** podaje odsyłacze do konkretnych części specyfikacji, w których podano sposoby spełniania (MoC) ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) NR 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

Kolumna **(e)** podaje odsyłacze do konkretnych części specyfikacji, w których podano sposoby spełniania (MoC) ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 552/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności).

CZAS TERAŻN./ „POWINNO”	PARAGRAF/ NUMER	SPECYFIKACJA	ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej	ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 552/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym
	2.	WYMAGANIA OGÓLNE – [GEN-]		ZAŁĄCZNIK II ZASADNICZE WYMOGI
CZAS TERAŻN.		GEN-PRPL-01 GEN-PRPL-01-01 GEN-PRPL-02-01	Artykuł 3 (a) koordynacja pomiędzy władzami cywilnymi i wojskowymi jest zorganizowana na strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym poziomie zarządzania przestrzenią powietrzną poprzez	Część A: Wymgi ogólne Są to wymogi dla całej sieci, które są stosowane w odniesieniu do każdego systemu określonego w załączniku I.

		GEN-PRPL-02-02	zawieranie porozumień i określanie procedur mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa i pojemności przestrzeni powietrznej oraz poprawę wydajności i elastyczności operacji statków powietrznych;	4. Współpraca cywilno-wojskowa EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej do stopnia, jaki niezbędny jest do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej. Dla osiągnięcia tych celów EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają udostępnianie na czas pomiędzy stroną cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu. Należy uwzględnić narodowe wymogi bezpieczeństwa.
CZAS TERAŻN.		GEN-PRPL-03 GEN-PRPL-03-01 GEN-PRPL-03-02	Artykuł 3 (b) spójność pomiędzy zarządzaniem przestrzenią powietrzną, zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego i funkcjonowaniem służb ruchu lotniczego jest ustanowiona i utrzymywana na trzech poziomach zarządzania przestrzenią powietrzną, wymienionych w lit. a), w celu zapewnienia, w interesie wszystkich użytkowników, skuteczności planowania, przydzielania i korzystania z przestrzeni powietrznej;	
CZAS TERAŻN.		GEN-PRPL-04 GEN-PRPL-04-01 GEN-PRPL-04-02 GEN-PRPL-04-03	Artykuł 3 (c) rezerwacja przestrzeni powietrznej do wyłącznego lub szczególnego użytku przez określone kategorie użytkowników ma charakter tymczasowy, stosowana jest jedynie w ograniczonych przedziałach czasowych zgodnie z rzeczywistym wykorzystaniem i zwalniana zaraz po zakończeniu działania, które spowodowało jej zastosowanie;	
CZAS TERAŻN.		GEN-PRPL-05 GEN-PRPL-05-01	Artykuł 4.3 Państwa Członkowskie wskazują osoby lub organizacje odpowiedzialne za realizację zadań wymienionych w ust. 1 i zgłaszają je Komisji. Komisja prowadzi i publikuje listę wszystkich wskazanych osób i organizacji celem wzmocnienia współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi.	
CZAS TERAŻN.		GEN-PRPL-06 GEN-PRPL-06-01	Artykuł 8 W sprawozdaniu rocznym na temat zastosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, określonym w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, Państwa Członkowskie przedstawiają zagadnienia wymienione w Załączniku do niniejszego rozporządzenia. Artykuł 9 Państwa Członkowskie kontrolują zgodność z niniejszym rozporządzeniem za pomocą inspekcji, przeglądów i audytów bezpieczeństwa.	
	2.1.1.	Zalecenia		
POWINNO		GEN-PRPL-07 GEN-PRPL-07-01 GEN-PRPL-08 GEN-PRPL-09 GEN-PRPL-09-01 GEN-PRPL-10 GEN-PRPL-10-01 GEN-PRPL-10-02		
	2.2.	Personel - [-PERS-]		

CZAS TERAŻN.		GEN-PERS-01 GEN-PERS-01-01	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (g) definiowanie szczególnych warunków, w których odpowiedzialność za separowanie lotów cywilnych i wojskowych spoczywa na organach służb ruchu lotniczego lub wojskowych organach zarządzających; (k) ustalenie z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi jednolitych standardów dla separowania lotów cywilnych i wojskowych w trakcie działań po obu stronach granic;	
CZAS TERAŻN.		GEN-PERS-02	Artykuł 5 1. Państwa Członkowskie wyznaczają lub ustanawiają komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną dla przydzielania przestrzeni powietrznej zgodnie z warunkami i procedurami określonymi w art. 4 ust. 1. W Państwach Członkowskich, w których zarówno władze cywilne, jak i wojskowe są odpowiedzialne za zarządzanie przestrzenią powietrzną lub są w nie zaangażowane, komórka taka ma charakter wspólnej komórki cywilno-wojskowej.	
CZAS TERAŻN.		GEN-PERS-03 GEN-PERS-04	Artykuł 6 3. Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji i utworzenie systemów wsparcia pomiędzy organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy zarządzaniu interakcjami pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi.	
CZAS TERAŻN.		GEN-PERS-05	Artykuł 7 W celu utrzymania lub podniesienia istniejących poziomów bezpieczeństwa Państwa Członkowskie w ramach procesu zarządzania bezpieczeństwem zapewniają przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa obejmującej identyfikację zagrożeń, ocenę i ograniczanie ryzyka, zanim wprowadzą jakiegokolwiek zmiany w elastycznym użytkowaniu przestrzeni powietrznej.	
	2.2.1.	Zalecenia		
POWINNO		GEN-PERS-06		
	2.3.	Techniczne – [-TECH-]		
	2.3.1.	Interoperacyjność systemów cywilnego i wojskowego		
CZAS TERAŻN.		GEN-TECH-01	Artykuł 3 (b) spójność pomiędzy zarządzaniem przestrzenią powietrzną, zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego i funkcjonowaniem służb ruchu lotniczego jest ustanowiona i utrzymywana na trzech poziomach zarządzania przestrzenią powietrzną, wymienionych w lit. a), w celu zapewnienia, w interesie wszystkich użytkowników, skuteczności planowania, przydzielania i korzystania z przestrzeni powietrznej;	Część B: Specyficzne wymogi Są to wymogi, które są specyficzne dla każdego systemu i które stanowią uzupełnienie bądź dalszą udoskonaloną wersję zasadniczych wymogów. 1. Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną 1.1. Jednolite działanie Informacje dotyczące przedtaktycznych i taktycznych aspektów

			(c) rezerwacja przestrzeni powietrznej do wyłącznego lub szczególnego użytku przez określone kategorie użytkowników ma charakter tymczasowy, stosowana jest jedynie w ograniczonych przedziałach czasowych zgodnie z rzeczywistym wykorzystaniem i zwalniana zaraz po zakończeniu działania, które spowodowało jej zastosowanie;	dostępności przestrzeni powietrznej zostają zapewnione wszystkim zainteresowanym stronom w sposób właściwy i punktualny w celu zapewnienia efektywnego przydzielania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników. Powinny one uwzględniać narodowe przepisy bezpieczeństwa.
CZAS TERAŻN.		GEN-TECH-02 GEN-TECH-03	Artykuł 5 3. Państwa Członkowskie zapewniają utworzenie odpowiednich systemów wsparcia umożliwiających komórce zarządzania przestrzenią powietrzną zarządzanie operacjami przydzielania tej przestrzeni oraz informowanie, w odpowiednim czasie, wszystkich zainteresowanych użytkowników, komórek zarządzania przestrzenią powietrzną, służb ruchu lotniczego i wszystkich właściwych partnerów i organizacji o dostępności przestrzeni powietrznej.	
CZAS TERAŻN.		GEN-TECH-04	Artykuł 6 1. Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji cywilno-wojskowej oraz środków komunikacji pomiędzy właściwymi organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi, pozwalających na wzajemną wymianę danych na temat przestrzeni powietrznej, umożliwiającą w czasie rzeczywistym aktywację, dezaktywację lub zmianę przydziału przestrzeni powietrznej przydzielonej na poziomie przedtaktycznym. 2. Państwa Członkowskie zapewniają, aby właściwe wojskowe organy zarządzające i organy służb ruchu lotniczego wymieniały się, informacjami na temat wszystkich zmian planowanej aktywacji przestrzeni powietrznej w sposób terminowy i efektywny oraz aby powiadamiały wszystkich zainteresowanych użytkowników o aktualnej sytuacji w przestrzeni powietrznej.	
			3. Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji i utworzenie systemów wsparcia pomiędzy organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy zarządzaniu interakcjami pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi.	
	2.3.2.	Rozpowszechnianie danych dot. przestrzeni powietrznej (status, ramy czasowe...)		
CZAS TERAŻN.		GEN-TECH-05 GEN-TECH-05-01	Artykuł 5 3. Państwa Członkowskie zapewniają utworzenie odpowiednich systemów wsparcia umożliwiających komórce zarządzania przestrzenią powietrzną zarządzanie operacjami przydzielania tej przestrzeni oraz informowanie, w odpowiednim czasie, wszystkich zainteresowanych użytkowników, komórek zarządzania przestrzenią powietrzną, służb ruchu lotniczego i wszystkich właściwych partnerów i organizacji o dostępności	Część B: Specyficzne wymogi 1. Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną 1.1. Jednolite działanie Informacje dotyczące przedtaktycznych i taktycznych aspektów dostępności przestrzeni powietrznej zostają zapewnione wszystkim zainteresowanym stronom w sposób właściwy i punktualny w celu zapewnienia efektywnego przydzielania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej

			przestrzeni powietrznej. Artykuł 6 1. Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji cywilno-wojskowej oraz środków komunikacji pomiędzy właściwymi organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi, pozwalających na wzajemną wymianę danych na temat przestrzeni powietrznej, umożliwiającą w czasie rzeczywistym aktywację, dezaktywację lub zmianę przydziału przestrzeni powietrznej przydzielonej na poziomie przedtaktycznym.	użytkowników. Powinny one uwzględniać narodowe przepisy bezpieczeństwa.
	2.3.2.1.	Zalecenia		
POWINNO		GEN-TECH-06 GEN-TECH-07 GEN-TECH-08 GEN-TECH-09 GEN-TECH-10		
	2.4.	Wymagania dotyczące ochrony – [-SEC-]		
CZAS TERAŻN.		GEN-SEC-01 GEN-SEC-02		Część A: Wymogi ogólne 4. Współpraca cywilno-wojskowa
				EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej do stopnia, jaki niezbędny jest do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej. Dla osiągnięcia tych celów EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają udostępnianie na czas pomiędzy stroną cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu. Należy uwzględnić narodowe wymogi bezpieczeństwa. Część B: Specyficzne wymogi 1. Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną 1.1. Jednolite działanie Informacje dotyczące przedtaktycznych i taktycznych aspektów dostępności przestrzeni powietrznej zostają zapewnione wszystkim zainteresowanym stronom w sposób właściwy i punktualny w celu zapewnienia efektywnego przydzielania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników. Powinny one uwzględniać narodowe przepisy bezpieczeństwa.
	3.	Wymagania dotyczące strategicznego zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM-1) – [L1-]		Część A: Wymogi ogólne 4. Współpraca cywilno-wojskowa EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej do stopnia, jaki niezbędny jest do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego przez wszystkich

				użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej. Dla osiągnięcia tych celów EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają udostępnianie na czas pomiędzy stroną cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu. Należy uwzględnić narodowe wymogi bezpieczeństwa.
	3.1.	Zasady planowania przestrzeni powietrznej i kryteria dla ASM-1 – [-APPC-]		
CZAS TERAŻN.		L1-APPC-01 L1-APPC-01-01 L1-APPC-01-02	Artykuł 3 (e) organy służb ruchu lotniczego i użytkownicy optymalnie wykorzystują dostępną przestrzeń powietrzną;	
CZAS TERAŻN.		L1-APPC-02 L1-APPC-03 L1-APPC-03-01	Artykuł 3 (d) państwa Członkowskie rozwijają współpracę w celu skutecznego i spójnego stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej nad granicami państwowymi i/lub granicami rejonów informacji powietrznej, w szczególności w zakresie działań po obu stronach granicy państwa, współpraca ta obejmuje wszystkie właściwe zagadnienia prawne, operacyjne i techniczne;	
CZAS TERAŻN.		L1-APPC-04 L1-APPC-04-01 L1-APPC-04-02 L1-APPC-04-03	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (a) zapewnianie ogólnego stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej na poziomie strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym;	
CZAS TERAŻN.		L1-APPC-05 L1-APPC-06	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (b) regularny przegląd wymagań użytkowników;	
CZAS TERAŻN.		L1-APPC-07 L1-APPC-07-01 L1-APPC-07-02 L1-APPC-07-03	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (c) zatwierdzanie działań wymagających rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej;	
CZAS TERAŻN.		L1-APPC-08 L1-APPC-08-01 L1-APPC-08-02 L1-APPC-08-03 L1-APPC-08-04 L1-APPC-08-05 L1-APPC-08-06	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (d) definiowanie tymczasowych struktur przestrzeni powietrznej i dotyczących jej procedur w celu oferowania wielokrotnej rezerwacji przestrzeni powietrznej i wyboru tras;	
CZAS TERAŻN.		L1-APPC-09 L1-APPC-09-01 L1-APPC-09-02 L1-APPC-09-03 L1-APPC-10	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (e) ustanawianie kryteriów i procedur zapewniających tworzenie i stosowanie bocznych i pionowych granic przestrzeni powietrznej koniecznych dla uwzględnienia różnych wariantów torów lotu i krótkoterminowych zmian lotów;	

CZAS TERAŻN.		L1-APPC-11 L1-APPC-12 L1-APPC-12-01	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (f) ocena krajowych struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras, mająca na celu planowanie elastycznych struktur przestrzeni powietrznej i dotyczących jej procedur;	
CZAS TERAŻN.		L1-APPC-13 L1-APPC-13-01 L1-APPC-13-02 L1-APPC-13-03	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (g) definiowanie szczególnych warunków, w których odpowiedzialność za separowanie lotów cywilnych i wojskowych spoczywa na organach służb ruchu lotniczego lub wojskowych organach zarządzających;	
	3.1.1.	Zalecenia		
POWINNO		L1-APPC-14 L1-APPC-15 L1-APPC-15-01 L1-APPC-15-02 L1-APPC-15-03 L1-APPC-15-04 L1-APPC-15-05 L1-APPC-16 L1-APPC-17		
	3.2.	Procedury zarządzania przestrzenią powietrzną na 3 poziomach – [-ASMP-]		
CZAS TERAŻN.		L1-ASMP-01 L1-ASMP-01-01 L1-ASMP-01-02 L1-ASMP-01-03	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (I) ustanowienie mechanizmów konsultacji pomiędzy osobami lub organizacjami, o których mowa w ust. 3, oraz wszystkimi stosownymi partnerami i organizacjami w celu zapewnienia należytego spełnienia wymagań użytkowników;	
CZAS TERAŻN.		L1-ASMP-02 L1-ASMP-02-01 L1-ASMP-02-02 L1-ASMP-02-03	Artykuł 4 2. W Państwach Członkowskich, w których zarówno władze cywilne, jak i wojskowe są odpowiedzialne za zarządzanie przestrzenią powietrzną lub są w nie zaangażowane, zadania określone w ust. 1 są realizowane poprzez wspólne działania cywilno-wojskowe.	
	3.3.	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem – [-FUAH-]		
CZAS TERAŻN.		L1-FUAH-01 L1-FUAH-01-01 L1-FUAH-01-02		
	3.3.1.	Zalecenia		
POWINNO		L1-FUAH-02		

		L1-FUAH-03 L1-FUAH-04		
	4.	Wymagania dotyczące przedtaktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM-2) – [L2-]		Część B: Specyficzne wymogi 1. Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną 1.1. Jednolite działanie Informacje dotyczące przedtaktycznych i taktycznych aspektów dostępności przestrzeni powietrznej zostają zapewnione wszystkim zainteresowanym stronom w sposób właściwy i punktualny w celu zapewnienia efektywnego przydzielania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników. Powinny one uwzględniać narodowe przepisy bezpieczeństwa.
	4.1.	Operacje przydzielania przestrzeni powietrznej na poziomie ASM-2 – [-AAOP-]		
CZAS TERAŻN.		L2-AAOP-01 L2-AAOP-01-01	Artykuł 5 1. Państwa Członkowskie wyznaczają lub ustanawiają komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną dla przydzielania przestrzeni powietrznej zgodnie z warunkami i procedurami określonymi w art. 4 ust. 1. W Państwach Członkowskich, w których zarówno władze cywilne, jak i wojskowe są odpowiedzialne za zarządzanie przestrzenią powietrzną lub są w nie zaangażowane, komórka taka ma charakter wspólnej komórki cywilno-wojskowej.	
	4.1.1.	Zalecenia		
POWINNO		L2-AAOP-02		
	5.	Wymagania dotyczące taktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM-3) – [L3-]		Część B: Specyficzne wymogi 1. Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną 1.1. Jednolite działanie
				Informacje dotyczące przedtaktycznych i taktycznych aspektów dostępności przestrzeni powietrznej zostają zapewnione wszystkim zainteresowanym stronom w sposób właściwy i punktualny w celu zapewnienia efektywnego przydzielania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników. Powinny one uwzględniać narodowe przepisy bezpieczeństwa.
	5.1.	Koordinacja cywilno-wojskowa w czasie rzeczywistym – [-RTCM-]		
CZAS TERAŻN.		L3-RTCM-01	Artykuł 6 1. Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji cywilno-wojskowej oraz środków komunikacji pomiędzy właściwymi organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi, pozwalających na wzajemną wymianę danych na temat przestrzeni powietrznej, umożliwiającą w czasie rzeczywistym aktywację, dezaktywację	Część A: Wymogi ogólne 4. Współpraca cywilno-wojskowa EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej do stopnia, jaki niezbędny jest do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego

			lub zmianę przydziału przestrzeni powietrznej przydzielonej na poziomie przedtaktycznym.	wykorzystania przestrzeni powietrznej. Dla osiągnięcia tych celów EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają udostępnianie na czas pomiędzy stroną cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu. Należy uwzględnić narodowe wymogi bezpieczeństwa.
CZAS TERAŹN.		L3-RTCM-02	Artykuł 6 2. Państwa Członkowskie zapewniają, aby właściwe wojskowe organy zarządzające i organy służb ruchu lotniczego wymieniały się, informacjami na temat wszystkich zmian planowanej aktywacji przestrzeni powietrznej w sposób terminowy i efektywny oraz aby powiadamiały wszystkich zainteresowanych użytkowników o aktualnej sytuacji w przestrzeni powietrznej.	
CZAS TERAŹN.		L3-RTCM-03	Artykuł 6 3. Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji i utworzenie systemów wsparcia pomiędzy organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami zarządzającymi w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy zarządzaniu interakcjami pomiędzy lotami cywilnymi i wojskowymi.	
	5.1.1.	Zalecenia		
POWINNO		L3-RTCM-04 L3-RTCM-05		
	5.2.	Używanie przestrzeni powietrznej na poziomie ASM-3 – [-ASPU-]		
CZAS TERAŹN.		L3-ASPU-01	Artykuł 6 4. Państwa Członkowskie zapewniają ustanowienie procedur koordynacji pomiędzy cywilnymi i wojskowymi organami służb ruchu lotniczego, tak aby umożliwić bezpośrednie przekazywanie właściwych informacji celem rozwiązania konkretnych sytuacji w ruchu lotniczym, kiedy kontrolerzy cywilni i wojskowi obsługują ruch lotniczy w tej samej przestrzeni powietrznej. Informacje te są udostępniane, szczególnie gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, cywilnym i wojskowym kontrolerom oraz wojskowym organom zarządzającym poprzez sprawną wymianę danych na temat lotów, zawierających pozycję i planowany tor lotu.	
	6.	Wymagania dotyczące operacji po obu stronach granicy państwa i koordynacji		Część A: Wymogi ogólne 4. Współpraca cywilno-wojskowa EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej do stopnia, jaki niezbędny jest do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej. Dla osiągnięcia tych celów EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają udostępnianie na czas pomiędzy stroną cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu. Należy uwzględnić narodowe wymogi bezpieczeństwa.
	6.1.	Operacje po obu stronach		

		granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-1 – [L1-CBO-]		
CZAS TERAŻN.		L1-CBO-01 L1-CBO-02	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (h) rozwijanie użytkowania przestrzeni powietrznej po obu stronach granic sąsiadujących Państw Członkowskich, tam gdzie jest to konieczne ze względu na płynność ruchu i działania użytkowników;	
CZAS TERAŻN.		L1-CBO-03 L1-CBO-03-01	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (i) koordynacja polityki zarządzania przestrzenią powietrzną z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi w celu wspólnego użytkowania przestrzeni powietrznej nad granicami państwowymi i/lub granicami rejonów informacji powietrznej;	
CZAS TERAŻN.		L1-CBO-04 L1-CBO-05	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (j) ustanawianie i udostępnianie struktur przestrzeni powietrznej użytkownikom w bliskiej współpracy i koordynacji z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi, tam gdzie właściwe struktury przestrzeni powietrznej mają istotny wpływ na ruch nad granicami państwowymi lub granicami rejonów informacji powietrznej, z myślą o zapewnieniu optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej wszystkim użytkownikom w całej Wspólnocie;	
CZAS TERAŻN.		L1-CBO-06 L1-CBO-06-01	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (k) ustalenie z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi jednolitych standardów dla separowania lotów cywilnych i wojskowych w trakcie działań po obu stronach granic;	
	6.1.1.	Zalecenia		
POWINNO		L1-CBO-07 L1-CBO-08		
	6.2.	Operacje po obu stronach granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-2 – [L2-CBO-]		
CZAS TERAŻN.		L2-CBO-01 L2-CBO-01-01 L2-CBO-02	Artykuł 5 2. Państwo lub Państwa Członkowskie mogą ustanowić wspólną komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną.	
	6.2.1.	Zalecenia		
POWINNO		L2-CBO-03		
	6.3.	Operacje po obu stronach granicy państwa i koordynacja na poziomie ASM-3 – [L3-CBO-]		

CZAS TERAŻN.		L3-CBO-01 L3-CBO-01-01 L3-CBO-02 L3-CBO-02-01 L3-CBO-02-02 L3-CBO-02-03	<p>Artykuł 4</p> <p>1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (k) ustalenie z sąsiadującymi Państwami Członkowskimi jednolitych standardów dla separowania lotów cywilnych i wojskowych w trakcie działań po obu stronach granic;</p> <p>Artykuł 6</p> <p>5. W przypadku działań po obu stronach granic Państwa Członkowskie zapewniają uzgodnienie pomiędzy cywilnymi i wojskowymi organami służb ruchu lotniczego i/lub wojskowymi organami zarządzającymi, których dotyczą te działania, wspólnego zbioru procedur zarządzania konkretnymi sytuacjami w ruchu lotniczym oraz usprawnienia zarządzania przestrzenią powietrzną w czasie rzeczywistym.</p>	
	6.3.1.	Zalecenia		
POWINNO		L3-CBO-03		
	7.	Wymagania dotyczące bezpieczeństwa – [SAFE-REQU-]		<p>Część A: Wymogi ogólne</p> <p>3. Bezpieczeństwo</p> <p>Systemy oraz działanie EATMN spełniają uzgodnione wysokie standardy bezpieczeństwa. Dla osiągnięcia tego celu ustanowiona zostaje wspólna metodologia zarządzania bezpieczeństwem i meldowania.</p>
				<p>W odniesieniu do odpowiednich systemów naziemnych lub ich części te wysokie standardy bezpieczeństwa są wzmocnione przez sieci bezpieczeństwa, które stanowią przedmiot ustalonej wspólnej charakterystyki działania.</p> <p>W celu osiągnięcia ustalonych poziomów bezpieczeństwa dla wszystkich faz lotu i dla całej sieci EATMN definiuje się jednolity zestaw wymogów bezpieczeństwa dotyczący projektowania, wdrażania, utrzymania i obsługi systemów oraz ich części składowych, zarówno dla normalnych, jak i awaryjnych trybów pracy.</p> <p>Systemy są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur, w taki sposób, aby zadania przydzielone personelowi kontroli były współmierne do możliwości ludzkich, zarówno w normalnych, jak i awaryjnych trybach pracy, oraz aby były one zgodne z wymaganymi poziomami bezpieczeństwa.</p> <p>Systemy są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur, w taki sposób, aby były one wolne od szkodliwych zakłóceń w swoim normalnym środowisku operacyjnym.</p>
CZAS TERAŻN.		SAFE-REQU-01 SAFE-REQU-02 SAFE-REQU-03	<p>Artykuł 7</p> <p>W celu utrzymania lub podniesienia istniejących poziomów bezpieczeństwa Państwa Członkowskie w ramach procesu zarządzania bezpieczeństwem zapewniają przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa obejmującej identyfikację zagrożeń, ocenę i ograniczanie ryzyka, zanim wprowadzą jakiegokolwiek</p>	

			zmiany w elastycznym użytkowaniu przestrzeni powietrznej.	
	7.1.	Zalecenia		
POWINNO		SAFE-REQU-04		
	8.	Wymagania		Część A: Wymogi ogólne
		dotyczące skuteczności działania (KPA/KPI) – [PERF-REQU-]		1. <i>Jednolite działanie</i> Systemy zarządzania ruchem lotniczym oraz ich części składowe są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić jednolite działanie sieci EATMN nieprzerwanie dla każdej fazy lotu. Jednolite działanie można wyrazić w szczególności w odniesieniu do dzielenia się informacjami obejmującymi dane o statusie operacyjnym, wspólnego rozumienia informacji, porównywalnych charakterystyk przetwarzania oraz procedur towarzyszących, które umożliwiają wspólne działania operacyjne uzgodnione dla całości lub części sieci EATMN.
CZAS TERAŹN.		PERF-REQU-01	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (m) ocena i przegląd procedur dotyczących przestrzeni powietrznej oraz funkcjonowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej;	
CZAS TERAŹN.		PERF-REQU-02	Artykuł 4 1. Państwa Członkowskie spełniają następujące zadania: (n) ustanowienie mechanizmów archiwizacji danych dotyczących wniosków, przydzielania i faktycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, dla celów dalszej analizy i planowania.	
	8.1.	Zalecenia		
POWINNO		PERF-REQU-03 PERF-REQU-04 PERF-REQU-05		

