VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1207/2011

z 22. novembra 2011,

ktorým sa ustanovujú požiadavky na výkonnosť a interoperabilitu sledovania pre jednotné európske nebo

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) ([1]), a najmä na jeho článok 3 ods. 5,

keďže:

(1) Komisia udelila Eurocontrolu právomoci v súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([2]) vypracovať požiadavky na výkonnosť a interoperabilitu sledovania v rámci siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (ďalej len „EATMN“). Toto nariadenie sa zakladá na výslednej správe o poverení z 9. júla 2010.

(2) Plynulá prevádzka je závislá od jednotnosti minimálnych požiadaviek na rozstupy lietadiel uplatňovaných v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba.

(3) S cieľom zabezpečiť interoperabilitu by sa mali pri výmene údajov prehľadového sledovania medzi systémami uplatňovať spoločné zásady. Navyše by sa mali určiť minimálne schopnosti a výkonnosť palubných prvkov systémov dohľadu.

(4) Schopnosti palubných prvkov systémov sledovania by mali poskytovať flexibilitu pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb vybrať si pozemné systémy sledovania, ktoré budú pre ich konkrétne prostredie najvhodnejšie.

(5) Vykonávaním tohto nariadenia by nemalo byť dotknuté rozmiestnenie iných aplikácií sledovania a technológií prinášajúcich výhody v konkrétnych prostrediach.

(6) Prevádzkovatelia potrebujú dostatok času, aby vybavili svoje nové a existujúce lietadlá novými schopnosťami. To by sa malo zohľadňovať pri určovaní termínov povinného vybavenia.

(7) Mali by sa určiť kritériá možného oslobodenia najmä na základe ekonomických alebo závažných technických dôvodov, aby prevádzkovatelia mali vo výnimočných prípadoch možnosť nevybaviť konkrétne typy lietadiel niektorými z požadovaných funkcií. Mali by sa stanoviť vhodné postupy, ktoré by Komisii umožnili prijímať rozhodnutia v tejto súvislosti.

(8) Mala by sa prideliť 24-bitová adresa ICAO lietadla a mala by sa prevádzkovať v súlade s požiadavkami Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“) s cieľom zabezpečiť interoperabilitu vzdušných a pozemných systémov sledovania.

(9) Základňa vytvorená zavádzaním funkcií ADS-B „Out“ prevádzkovateľmi lietadiel by mala umožniť rozmiestnenie pozemných aplikácií a takisto uľahčiť rozmiestnenie budúcich vzdušných aplikácií.

(10) Systémy EATMN by mali podporovať zavádzanie vyspelých, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky pre všetky fázy letu tak, ako sa to konkrétne predpokladá v základnom pláne ATM na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR).

(11) Výkonnosť systémov v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a ich prvkov by sa mala pravidelne posudzovať pri zohľadnení miestneho prostredia, v ktorom fungujú.

(12) Jednotné uplatňovanie osobitných postupov v rámci jednotného európskeho vzdušného priestoru je rozhodujúce pre dosiahnutie interoperability a plynulej prevádzky.

(13) Spektrum využívané systémami sledovania by sa malo chrániť s cieľom zabrániť škodlivým zásahom. Členské štáty by v tejto súvislosti mali prijať potrebné opatrenia.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.
([2]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

(14) Toto nariadenie by sa nemalo vzťahovať na vojenské operácie a výcvik uvedené v článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004.

(15) S cieľom udržať alebo zvýšiť súčasné úrovne bezpečnosti prevádzky by členské štáty mali zabezpečiť, aby príslušné strany uskutočnili posúdenie bezpečnosti vrátane postupov identifikácie nebezpečenstva, posúdenia rizika a jeho zmierňovania. Harmonizované vykonávanie týchto procesov v systémoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, si vyžaduje, aby sa určili osobitné bezpečnostné požiadavky pre všetky požiadavky interoperability a výkonnosti.

(16) V súlade s nariadením (ES) č. 552/2004 by sa vo vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu mali opísať špecifické postupy posudzovania zhody, ktoré sa použijú na posúdenie buď zhody základných prvkov, alebo ich vhodnosti na používanie, ako aj overovanie systémov.

(17) V prípade letových prevádzkových služieb poskytovaných najmä lietadlám všeobecnej letovej prevádzky pod vojenským dohľadom by prekážky pri obstarávaní mohli zabraňovať dodržiavaniu tohto nariadenia.

(18) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa ustanovujú požiadavky na systémy, ktoré prispievajú k poskytovaniu údajov prehľadového sledovania, ich prvkov a súvisiacich postupov s cieľom zabezpečiť zosúladenie výkonnosti, interoperability a účinnosti týchto systémov v rámci siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (EATMN), ako aj na účely koordinácie civilného a vojenského sektora.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na sieť sledovania, ktorú tvoria:

a) palubné systémy sledovania, ich prvky a súvisiace postupy;

b) pozemné systémy sledovania, ich prvky a súvisiace postupy;

c) systémy spracovania údajov prehľadového sledovania, ich prvky a súvisiace postupy;

d) komunikačné systémy zem-zem využívané na distribúciu údajov prehľadového sledovania, ich prvky a súvisiace postupy.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky lety prevádzkované v rámci všeobecnej letovej prevádzky v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov vo vzdušnom priestore stanovenom v článku 1 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ([1]) s výnimkou článku 7 ods. 3 a článku 7 ods. 4, ktoré sa uplatňujú na všetky lety v rámci všeobecnej letovej prevádzky.

3. Toto nariadenie sa uplatňuje na poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí poskytujú služby riadenia letovej prevádzky na základe údajov prehľadového sledovania, ako aj na poskytovateľov spojovacích, navigačných alebo sledovacích služieb, ktorí prevádzkujú systémy stanovené v odseku 1.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia pojmov uvedené v článku 2 nariadenia (ES) č. 549/2004.

Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:

1. „údaje prehľadového sledovania“ znamenajú akékoľvek údajové položky v systéme sledovania opatrené časovou pečiatkou alebo bez nej, ktoré sa týkajú:

   a) dvojdimenzionálnej polohy lietadla;

   b) vertikálnej polohy lietadla;

   c) letovej polohy lietadla;

   d) identity lietadla;

   e) 24-bitovej adresy ICAO lietadla;

   f) zamýšľanej letovej dráhy lietadla;

   g) rýchlosti lietadla;

   h) zrýchlenia lietadla.

2. „prevádzkovateľ“ znamená osobu, organizáciu alebo podnik, ktoré sú zapojené alebo ponúkajú svoje zapojenie do prevádzkovania lietadiel;

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

3. „ADS-B“ znamená automatické závislé sledovanie – vysielanie, t. j. techniku sledovania, ktorou lietadlo automaticky poskytuje prostredníctvom dátového spojenia údaje odvodené z palubných navigačných systémov a systémov určovania polohy;

4. „ADS-B Out“ znamená poskytovanie údajov prehľadového sledovania ADS-B z pohľadu prenosu z lietadla;

5. „škodlivé rušenie“ znamenajú zásahy, ktoré bránia dosiahnutiu výkonnostných požiadaviek;

6. „sieť sledovania“ znamená systém zložený zo zoskupenia palubných a pozemných prvkov používaných na stanovenie príslušných položiek údajov prehľadového sledovania lietadla vrátane systému spracovania údajov prehľadového sledovania, ak je nainštalovaný;

7. „sieť kooperatívneho sledovania“ znamená sieť sledovania, ktorá si na určenie položiek údajov prehľadového sledovania vyžaduje pozemné aj palubné komponenty;

8. „systém spracovania údajov prehľadového sledovania“ znamená systém, ktorý spracúva všetky získané vstupy zo sledovania s cieľom vytvoriť najlepší odhad aktuálnych údajov prehľadového sledovania lietadla;

9. „identifikácia lietadla“ znamená skupinu písmen, číslic alebo ich kombináciu, ktorá je buď totožná s volacou značkou lietadla, ktorá sa má používať v komunikácii zem-vzduch, alebo je jej kódovaným ekvivalentom a ktorá sa používa na identifikáciu lietadla v pozemnej komunikácii letových prevádzkových služieb;

10. „štátne lietadlo“ znamená akékoľvek lietadlo, ktoré sa používa na vojenské, colné a policajné účely;

11. „štátne lietadlo dopravného typu“ znamená štátne lietadlo s pevnými krídlami, ktoré je navrhnuté na účely prepravy osôb a/alebo nákladu;

12. „extrapolovaný“ znamená projekciu, predikciu alebo rozšírenie známych údajov na základe hodnôt v rámci už sledovaného časového intervalu;

13. „dlhodobejšie extrapolovaný (coasted)“ znamená extrapolovaný na dlhšie obdobie ako obdobie aktualizácie pozemných systémov sledovania;

14. „čas použiteľnosti“ znamená čas, v ktorom sieť sledovania zmerala údajovú položku alebo čas, pre ktorý ju sieť sledovania vypočítala;

15. „presnosť“ znamená stupeň zhody poskytnutej hodnoty údajovej položky s jej skutočnou hodnotou v čase výstupu údajovej položky zo siete sledovania;

16. „dostupnosť“ znamená mieru, v akej je systém alebo komponent prevádzkyschopný alebo dostupný, keď sa vyžaduje jeho použitie;

17. „integrita“ znamená stupeň nezistenej (na úrovni systému) nezhody vstupnej hodnoty údajovej položky s jej výstupnou hodnotou;

18. „kontinuita“ znamená pravdepodobnosť, že systém bude vykonávať svoje požadované funkcie bez neplánovaného prerušenia za predpokladu, že systém je dostupný v momente začatia zamýšľanej prevádzky;

19. „aktuálnosť“ znamená rozdiel medzi časom výstupu údajovej položky a časom použiteľnosti danej údajovej položky.

Článok 4

Požiadavky na výkonnosť

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečujú plynulú prevádzku vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovední, a na hranici s priľahlými vzdušnými priestormi, a to uplatňovaním primeraných minimálnych požiadaviek na rozstupy lietadiel.

2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečujú, aby boli systémy uvedené v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) v prípade potreby nainštalované s cieľom podporovať dodržiavanie minimálnych rozstupov uplatňovaných v súlade s odsekom 1.

3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečujú, aby výstupy zo siete sledovania uvedenej v článku 2 ods. 1 spĺňali požiadavky na výkonnosť stanovené v prílohe I za predpokladu, že použité funkcie palubných prvkov sú v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe II.

4. Ak poskytovateľ leteckých navigačných služieb identifikuje lietadlo, ktorého letecká elektronika vykazuje funkčnú anomáliu, informuje prevádzkovateľa letu o odchýlke od požiadaviek na výkonnosť. Prevádzkovateľ prešetrí túto záležitosť pred začatím nasledujúceho letu a zavedie všetky potrebné nápravné opatrenia v súlade s bežnými postupmi údržby a nápravy týkajúcimi sa lietadla a jeho leteckej elektroniky.

Článok 5

Požiadavky na interoperabilitu

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečujú, aby všetky údaje prehľadového sledovania prenesené z ich systémov určených v článku 2 ods. 1 písm. b) a c) iným poskytovateľom leteckých navigačných služieb spĺňali požiadavky stanovené v prílohe III.

2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb pri prenášaní údajov prehľadového sledovania zo svojich systémov určených v článku 2 ods. 1 písm. b) a c) iným poskytovateľom leteckých služieb s nimi uzatvárajú formálne dohody o výmene údajov v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe IV.

3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby sieť sledovania najneskôr do 2. januára 2020 disponovala prostriedkami nevyhnutnými na zavedenie identifikácie jednotlivých lietadiel pomocou identifikácie lietadla zostupným spojením sprístupneným prostredníctvom lietadla vybaveného v súlade s prílohou II.

4. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby

a) lietadlá prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným 8. januára 2015 alebo neskôr boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru so schopnosťami stanovenými v časti A prílohy II;

b) lietadlá s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným 8. januára 2015 alebo neskôr boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré okrem schopností stanovených v prílohe II časti A disponujú schopnosťami stanovenými v časti B uvedenej prílohy;

c) lietadlá s pevnými krídlami a s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným 8. januára 2015 alebo neskôr boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré okrem schopností stanovených v prílohe II časti A disponujú schopnosťami stanovenými v časti C uvedenej prílohy.

5. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby najneskôr do 7. decembra 2017:

a) lietadlá prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 8. januárom 2015 boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru so schopnosťami stanovenými v časti A prílohy II;

b) lietadlá s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 8. januárom 2015 boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré okrem schopností stanovených v prílohe II časti A disponujú schopnosťami stanovenými v časti B uvedenej prílohy;

c) lietadlá s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov, prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 8. januárom 2015, boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré okrem schopností stanovených v prílohe II časti A disponovali schopnosťami stanovenými v časti C uvedenej prílohy.

6. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby lietadlá vybavené v súlade s odsekmi 4 a 5, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť presahuje 5 700 kg alebo ktorých maximálna skutočná cestovná rýchlosť letu je vyššia ako 250 uzlov, boli prevádzkované s výberovým anténovým príjmom podľa odseku 3.1.2.10.4 prílohy 10 k Chicagskému dohovoru zväzok IV, štvrté vydanie vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 85.

7. Členské štáty môžu uložiť prepravné požiadavky v súlade s odsekom 4 písm. b) a odsekom 5 písm. b) všetkým lietadlám prevádzkujúcim lety uvedeným v článku 2 ods. 2 v oblastiach, kde služby sledovania pomocou údajov prehľadového sledovania stanovených v časti B prílohy II poskytujú poskytovatelia leteckých navigačných služieb.

8. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb sa ubezpečia, že pred uvedením do prevádzky systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) implementovali najúčinnejšie riešenia týkajúce sa inštalácie pri zohľadnení miestnych prevádzkových prostredí, obmedzení a potrieb, ako aj kapacít používateľov vzdušného priestoru.

Článok 6

Ochrana spektra

1. Členské štáty najneskôr do 5. februára 2015 zabezpečia, aby transpondér sekundárneho prehľadového radaru na palube lietadiel prelietajúcich nad územím členského štátu nebol vystavený neprimeraným výzvam vysielaným z pozemných vyzývacích zariadení, ktoré buď spôsobia odoslanie odpovede alebo v prípade nespôsobenia odoslania odpovede majú dostatočný výkon, aby prekročili minimálnu hraničnú úroveň prijímača transpondéra sekundárneho prehľadového radaru.

2. Na účely odseku 1 súčet týchto výziev nesmie spôsobiť, aby transpondér sekundárneho prehľadového radaru prekročil mieru odpovedí za sekundu s výnimkou akýchkoľvek prenosov squitterov uvedených v odseku 3.1.1.7.9.1 prílohy 10 k Chicagskému dohovoru zväzok IV, štvrté vydanie v prípade odpovedí režimu A/C a v odseku 3.1.2.10.3.7.3 v prípade odpovedí režimu S.

3. Členské štáty najneskôr do 5.februára 2015 prijmú nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby používaním pozemných vysielačov prevádzkovaných v členských štátoch nedochádzalo k škodlivému rušeniu do iných systémov sledovania.

4. V prípade konfliktu medzi členskými štátmi týkajúceho sa opatrení uvedených v odsekoch 1 a 3 príslušné členské štáty predložia danú záležitosť Komisii.

Článok 7

Súvisiace postupy

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb posudzujú úroveň výkonnosti pozemnej siete sledovania pred jej uvedením do prevádzky, ako aj v pravidelných intervaloch počas jej prevádzky, a to v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe V.

2. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby sa kontrola vykonávala prinajmenšom každé dva roky a vždy v prípade zistenia anomálie v konkrétnom lietadle tak, aby údajové položky stanovené v bode 3 časti A prílohy II, v bode 3 časti B prílohy II a prípadne v bode 2 časti C prílohy II boli poskytované správnym spôsobom na výstupe transpondérov sekundárnych prehľadových radarov nainštalovaných na palube ich lietadiel. Ak sa akékoľvek údajové položky neposkytujú správnym spôsobom, prevádzkovateľ prešetrí túto záležitosť pred začatím nasledujúceho letu a zavedie všetky potrebné nápravné opatrenia v súlade s bežnými postupmi údržby a nápravy týkajúcimi sa lietadla a jeho leteckej elektroniky.

3. Členské štáty zabezpečujú, aby prideľovanie 24-bitových adries ICAO lietadiel lietadlám vybaveným transpondérom režimu S bolo v súlade s hlavou 9 a jej dodatkom k prílohe 10 k Chicagskému dohovoru zväzok III, druhé vydanie vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 85.

4. Prevádzkovatelia zabezpečujú, aby všetky transpondéry režimu S na palube lietadiel, ktoré prevádzkujú, fungovali s 24-bitovou adresou ICAO lietadla, ktorá zodpovedá registrácii, ktorá bola pridelená štátom, v ktorom je lietadlo zaregistrované.

Článok 8

Štátne lietadlá

1. Členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá prevádzkované v súlade s článkom 2 ods. 2 boli najneskôr do 7. decembra 2017 vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré disponujú schopnosťami stanovenými v časti A prílohy II.

2. Členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá prepravného typu s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov prevádzkované v súlade s článkom 2 ods. 2 boli najneskôr do 1. januára 2019 vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré okrem schopností stanovených v prílohe II časti A disponujú schopnosťami stanovenými v časti B a časti C uvedenej prílohy.

3. Členské štáty oznámia Komisii najneskôr do 1. júla 2016 zoznam štátnych lietadiel, ktoré nie je možné vybaviť transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v časti A prílohy II, ako aj dôvody nevybavenia.

Členské štáty najneskôr do 1. júla 2018 oznámia Komisii zoznam štátnych lietadiel prepravného typu s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov, ktoré nie je možné vybaviť transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v časti B a časti C prílohy II, ako aj dôvody nevybavenia.

Dôvody nevybavenia v prípade:

a) závažných technických dôvodov;

b) štátnych lietadiel prevádzkovaných v súlade s článkom 2 ods. 2, ktoré budú do 1. januára 2020 mimo prevádzky;

c) prekážok pri obstarávaní.

4. Ak štátne lietadlá nie je možné vybaviť transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru podľa odsekov 1 alebo 2 z dôvodu uvedeného v odseku 3 písm. c), členské štáty v odôvodnení uvedú svoje plány obstarávania týkajúce sa týchto lietadiel.

5. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby štátne lietadla uvedené v odseku 3 mohli byť integrované do letovej prevádzky za predpokladu, že je možné s nimi v rámci systému manažmentu letovej prevádzky bezpečne zaobchádzať.

6. Členské štáty uverejnia v národných leteckých informačných publikáciách postupy na zaobchádzanie so štátnymi lietadlami, ktoré nie sú vybavené v súlade s odsekmi 1 alebo 2.

7. Poskytovatelia leteckých služieb každý rok oznamujú členskému štátu, ktorý ich vymenoval, svoje plány na zaobchádzanie so štátnymi lietadlami, ktoré nie sú vybavené v súlade s odsekmi 1 alebo 2. Tieto plány sa určia pri zohľadnení kapacitných limitov spojených s postupmi uvedenými v odseku 6.

Článok 9

Bezpečnostné požiadavky

1. Členské štáty zabezpečia, aby zainteresované strany najneskôr do 5. februára 2015 vykonali posúdenie bezpečnosti všetkých existujúcich systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d).

2. Členské štáty prijímajú všetky nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby akýmkoľvek zmenám v existujúcich systémoch uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) alebo zavádzaniu nových systémov predchádzalo posúdenie bezpečnosti vrátane identifikácie rizík, hodnotenia rizík a zmiernenia rizík, ktoré vykonajú zainteresované strany.

3. Počas posudzovaní uvedených v odsekoch 1 a 2 sa prihliada prinajmenšom na požiadavky stanovené v prílohe VI.

Článok 10

Zhoda alebo vhodnosť používania komponentov

Pred vydaním vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti používania stanoveného v článku 5 nariadenia (ES) č. 552/2004 výrobcovia prvkov systémov uvedených v článku 2 ods. 1 tohto nariadenia alebo ich splnomocnení zástupcovia so sídlom v Únii posúdia zhodu alebo vhodnosť použitia týchto prvkov v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe VII.

Postupy osvedčovania, ktoré sú v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ([1]), sa však považujú za prijateľné postupy posúdenia zhody prvkov, ak je ich súčasťou preukázanie súladu s platnými požiadavkami interoperability, výkonnosti a bezpečnosti uvedenými v tomto nariadení.

Článok 11

Overovanie systémov

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí môžu preukázať alebo preukázali, že spĺňajú podmienky ustanovené v prílohe VIII, vykonajú overenie systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) v súlade s požiadavkami stanovenými v časti A prílohy IX.

2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí nemôžu preukázať, že spĺňajú podmienky ustanovené v prílohe VIII, zmluvne poveria notifikovaný orgán overením systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d). Toto overenie sa vykonáva v súlade s požiadavkami uvedenými v časti B prílohy IX.

3. Postupy osvedčovania, ktoré sú v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008, sa považujú za prijateľné postupy pre overenie systémov, ak je ich súčasťou preukázanie zhody s platnými požiadavkami interoperability, výkonnosti a bezpečnosti uvedenými v tomto nariadení.

Článok 12

Dodatočné požiadavky

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečujú, aby boli všetci zainteresovaní pracovníci riadne informovaní o požiadavkách ustanovených v tomto nariadení a náležite odborne pripravení na vykonávanie svojich pracovných funkcií.

2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb:

a) vypracujú a aktualizujú prevádzkové príručky obsahujúce potrebné pokyny a informácie umožňujúce všetkým zainteresovaným pracovníkom uplatňovať toto nariadenie;

b) zabezpečia, aby boli príručky uvedené v písmene a) dostupné a aktualizované a aby ich aktualizácia a distribúcia podliehala náležitému riadeniu kvality a usporiadania dokumentácie;

c) zabezpečia, aby pracovné metódy a prevádzkové postupy boli v súlade s týmto nariadením.

3. Prevádzkovatelia prijímajú nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby pracovníci vykonávajúci obsluhu a údržbu zariadenia zabezpečujúceho sledovanie boli náležite oboznámení s príslušnými ustanoveniami tohto nariadenia a primerane vyškolení na výkon svojich pracovných funkcií a, ak je to možné, aby boli pokyny na používanie tohto zariadenia k dispozícii v pilotnej kabíne.

4. Členské štáty prijímajú nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť súlad s týmto nariadením vrátane uverejnenia príslušných informácií o zariadení zabezpečujúcom sledovanie v národných leteckých informačných publikáciách.

([1]) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

Článok 13

Výnimky v prípade siete kooperatívneho sledovania

1. V osobitných prípadoch pristávacích plôch, na ktorých poskytujú letové prevádzkové služby vojenské jednotky alebo na ktorých letové prevádzkové služby sú pod vojenským dohľadom, a keď prekážky pri obstarávaní bránia súladu s článkom 5 ods. 3, členské štáty najneskôr do 31. decembra 2017 oznámia Komisii dátum súladu siete kooperatívneho sledovania, ktorý nesmie byť neskorší ako 2. január 2025.

2. Komisia môže po porade s manažérom siete a najneskôr 31. decembra 2018 preskúmať výnimky oznámené podľa odseku 1, ktoré by mohli mať významný vplyv na EATMN.

Článok 14

Výnimky v prípade lietadiel

1. Lietadlá osobitných typov s osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 8. januárom 2015, ktorých maximálna vzletová hmotnosť prekračuje 5 700 kg alebo maximálna skutočná cestovná rýchlosť letu je vyššia ako 250 uzlov a ktoré nemajú na digitálnej zbernici nachádzajúcej sa na palube k dispozícii kompletný súbor parametrov uvedených v časti C prílohy II, môžu byť oslobodené od plnenia požiadavky článku 5 ods. 5 písm. c).

2. Lietadlá osobitných typov s osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 1. januárom 1990, ktorých maximálna vzletová hmotnosť prekračuje 5 700 kg alebo maximálna skutočná cestovná rýchlosť letu je vyššia ako 250 uzlov, môžu byť oslobodené od plnenia požiadavky článku 5 ods. 6

3. Príslušné členské štáty najneskôr do 1. júla 2017 oznámia Komisii podrobné informácie odôvodňujúce potrebu udeliť výnimky týmto osobitným typom lietadiel na základe kritérií odseku 5.

4. Komisia preskúma tieto žiadosti o výnimky uvedené v odseku 3 a po konzultácii so zainteresovanými stranami prijme rozhodnutie.

5. Kritériá uvedené v odseku 3 obsahujú tieto údaje:

a) osobitné typy lietadiel blížiacich sa ku koncu svojho produkčného cyklu;

b) osobitné typy lietadiel vyrábané v obmedzenom množstve;

c) neprimerané náklady na konštrukčné zmeny.

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Článok 4, článok 5 ods. 1 a 2 a článok 7 ods. 1 sa uplatňujú od 13. decembra 2013.

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

V Bruseli 22. novembra 2011

Za Komisiu

predseda

José Manuel BARROSO

PRÍLOHA I

Výkonnostné požiadavky uvedené v článku 4 ods. 3

1. **Požiadavky na údaje prehľadového sledovania**

1.1. Všetky siete sledovania uvedené v článku 4 ods. 3 poskytujú prinajmenšom tieto údaje prehľadového sledovania:

a) dvojdimenzionálne údaje o polohe (horizontálna poloha lietadla);

b) stav údajov prehľadového sledovania:

— kooperatívne/nekooperatívne/kombinované,

— dlhodobejšie extrapolované alebo nie,

— čas použiteľnosti dvojdimenzionálnych údajov o polohe.

1.2. Okrem toho všetky siete sledovania uvedené v článku 4 ods. 3 poskytujú prinajmenšom tieto údaje prehľadového sledovania:

a) vertikálne polohové údaje (na základe tlakovej nadmorskej výšky získanej z lietadla);

b) prevádzkové identifikačné údaje (identita lietadla získaná z lietadla, ako je identifikácia lietadla a/alebo kód režimu A);

c) doplňujúce ukazovatele:

— ukazovatele núdzových stavov (t. j. nelegálne rušenie, rádiová porucha a všeobecná pohotovosť),

— špeciálny polohový indikátor (special position indicator);

d) stav údajov prehľadového sledovania (čas použiteľnosti údajov o vertikálnej polohe).

2. **Výkonnostné požiadavky na údaje prehľadového sledovania**

2.1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb určujú výkonnostné požiadavky na presnosť, dostupnosť, integritu, kontinuitu a aktuálnosť údajov prehľadového sledovania poskytovaných systémami uvedenými v článku 4 ods. 3 a používaných s cieľom umožniť fungovanie aplikácií sledovania.

2.2. Vyhodnotenie presnosti horizontálnej polohy poskytovanej systémami uvedenými v článku 4 ods. 3 zahŕňa prinajmenšom posúdenie chyby horizontálnej polohy.

2.3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb overujú súlad s výkonnostnými požiadavkami stanovenými v súlade s bodmi 2.1 a 2.2.

2.4. Overovanie súladu sa uskutočňuje na základe údajov prehľadového sledovania poskytovaných na výstupe zo siete sledovania používateľovi údajov prehľadového sledovania.

PRÍLOHA II

Časť A: Schopnosti transpondéra sekundárneho prehľadového radaru uvedené v článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 4 písm. a) a ods. 5 písm. a), článku 7 ods. 2 a článku 8 ods. 1 a 2

1. Transpondér sekundárneho prehľadového radaru má minimálne osvedčenie o fungovaní v režime S úrovne 2 s v súlade s odsekmi 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.7 a 3.1.2.10 prílohy 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok IV (štvrté vydanie vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 85).

2. Každý zavedený register transpondérov je v súlade so zodpovedajúcou časťou dokumentu 9871 ICAO (2. vydanie).

3. Nasledujúce údajové položky sa sprístupnia transpondéru a transpondér ich vysiela prostredníctvom protokolu režimu S a v súlade s formátmi stanovenými v dokumente ICAO 9871 (2. vydanie):

   a) 24-bitová adresa ICAO lietadla;

   b) kód režimu A;

   c) tlaková nadmorská výška;

   d) stav letu (na zemi alebo vo vzduchu);

   e) správa o schopnosti dátového spojenia;

      — schopnosť palubného protizrážkového systému (ACAS),

      — schopnosť služieb špecifických pre režim S,

      — schopnosť identifikácie lietadla,

      — schopnosť squitteru,

      — schopnosť identifikátora sledovania (surveillance identifier capability),

      — správa o schopnosti spoločného využívania GICB (Ground Initiated Comms.-B) (naznačenie zmeny),

      — číslo verzie podsiete režimu S;

   f) správa o schopnosti spoločného využívania GICB;

   g) identifikácia lietadla;

   h) špeciálny polohový identifikačný impulz (special position indication);

   i) núdzový stav (všeobecná pohotovosť, nekomunikácia, nelegálne rušenie vrátane používania osobitných kódov režimu A s cieľom označiť rôzne núdzové stavy;

   j) aktívne rady na vyhnutie systému ACAS, keď je lietadlo vybavené prevádzkovým výstražným protizrážkovým systémom II (TCAS II).

4. Transpondéru sa môžu sprístupniť aj ďalšie údajové položky.

5. Transpondér vysiela údajové položky uvedené v bode 4 prostredníctvom protokolu režimu S, ak lietadlo a postup osvedčovania zariadenia zahŕňa vysielanie týchto údajov cez protokol režimu S.

6. Hodnota kontinuity funkcionality transpondéra podporujúcej protokol režimu S sa musí rovnať hodnote 2. 10^{-4} na letovú hodinu alebo byť nižšia, t. j. stredný čas medzi chybami sa musí rovnať 5 000 letovým hodinám alebo byť vyšší).

Časť B: Schopnosti transpondéra sekundárneho prehľadového radaru uvedené v článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 4 písm. b), ods. 5 písm. b) a ods. 7, článku 7 ods. 2 a článku 8 ods. 3

1. Transpondér sekundárneho prehľadového radaru má minimálne osvedčenie o fungovaní v režime S úrovne 2 s v súlade s odsekmi 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.6, 2.1.5.1.7 a 3.1.2.10 prílohy 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok IV (štvrté vydanie vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 85).

2. Každý zavedený register transpondérov je v súlade so zodpovedajúcou časťou dokumentu 9871 ICAO (2. vydanie).

3. Nasledujúce údajové položky sa sprístupnia transpondéru a transpondér ich prenesie prostredníctvom verzie 2 protokolu rozšíreného squittera (ES) ADS-B v súlade s formátmi stanovenými v dokumente ICAO 9871 (2. vydanie):

   a) 24-bitová adresa ICAO lietadla;

   b) identifikácia lietadla;

   c) kód režimu A;

   d) špeciálny polohový identifikačný impulz (special position indication) s použitím toho istého zdroja ako v prípade toho istého parametra uvedeného v časti A;

   e) núdzový stav (všeobecná pohotovosť, nekomunikácia, nelegálne rušenie s použitím toho istého zdroja ako v prípade toho istého parametra uvedeného v časti A;

   f) číslo verzie ADS-B (rovné 2);

   g) kategória vysielača ADS-B;

   h) geodetická horizontálna poloha v súlade so zemepisnou šírkou a dĺžkou svetového geodetického systému, revízia 1984 (WGS84), vo vzduchu, ako aj na zemi;

   i) ukazovatele kvality geodetickej horizontálnej polohy [vo vzťahu k medziam udržiavania integrity (integrity containment bound – NIC), kategórii presnosti navigácie pre pozíciu 95 % (NAC_p), úrovni integrity zdrojov (SIL) a úrovni zabezpečenia konštrukcie systému (SDA)];

   j) tlaková nadmorská výška s použitím toho istého zdroja ako v prípade toho istého parametra uvedeného v časti A;

   k) geometrická nadmorská výška v súlade so svetovým geodetickým systémom, revízia 1984 (WGS84), poskytovaná dodatočne a zakódovaná ako rozdiel k tlakovej nadmorskej výške;

   l) geometrická vertikálna presnosť (GVA);

   m) rýchlosť nad zemou, vo vzduchu (rýchlosť nad zemou vo vzduchu východ/západ a sever/juh), ako aj na zemi (zemepisná trať a pohyb);

   n) ukazovateľ kvality rýchlosti zodpovedajúci kategórii presnosti navigácie pre rýchlosť (NAC_v);

   o) kódovaná dĺžka a šírka lietadla;

   p) ofset antény globálneho navigačného satelitného systému (GNSS);

   q) vertikálna rýchlosť: barometrická vertikálna rýchlosť s použitím toho istého zdroja ako pre ten istý parameter uvedený v údajovej položke v bode 2 písm. g) časti C, keď lietadlo musí a je schopné vysielať túto údajovú položku prostredníctvom protokolu režimu S alebo vertikálna rýchlosť podľa globálneho navigačného satelitného systému (GNSS);

   r) výška zvolená riadiacim panelom režimu/leteckou riadiacou jednotkou (MCP/FCU) s použitím toho istého zdroja ako pre ten istý parameter uvedený v časti C, keď lietadlo musí a je schopné vysielať túto údajovú položku prostredníctvom protokolu režimu S;

s) nastavenie barometrického tlaku (mínus 800 hektopascalov) s použitím toho istého zdroja ako pre ten istý parameter uvedený v časti C, keď lietadlo musí a je schopné vysielať túto údajovú položku prostredníctvom protokolu režimu S;

t) aktívne rady systému ACAS na vyhnutie, keď je lietadlo vybavené TCAS II, s použitím toho istého zdroja ako pre ten istý parameter uvedený v časti A.

4. Údajové položky prehľadového sledovania (údajové položky v bode 3 písm. h), k) a m)) a ich údajové položky vo vzťahu k ukazovateľom kvality (údajové položky v bode 3 písm. i), l) a n)) sa transpondérom poskytujú cez to isté fyzické rozhranie.

5. Zdroj údajov spojený s transpondérom, ktorý poskytuje údajové položky v bode 3 písm. h) a i), spĺňa tieto požiadavky na integritu údajov:

a) úroveň integrity zdroja horizontálnej polohy (údajová položka v bode 3 písm. h) (SIL vyjadrená vzhľadom na NIC) sa musí rovnať hodnote 10^{-7} na letovú hodinu alebo byť nižšia;

b) čas do výzvy v súvislosti s integritou horizontálnej polohy (údajová položka v bode 3 písm. h)) (vedie k zmene ukazovateľa kvality NIC), ak sa na splnenie úrovne integrity zdroja horizontálnej polohy vyžaduje palubný monitoring, sa musí rovnať 10 sekundám alebo byť kratší.

6. Primárny zdroj údajov poskytujúci údajové položky v bode 3 písm. h) a i) je prinajmenšom kompatibilný s prijímačmi GNSS, ktoré vykonávajú monitoring integrity nezávislý od prijímača (RAIM) a detekciu a vylúčenie chýb (FDE), rovnako ako s výstupom zodpovedajúcej informácie o stave merania, ako aj s údajmi o medziach udržiavania integrity (integrity containment bound) a o limite presnosti 95 %.

7. Úroveň integrity systému vo vzťahu k zdrojom údajov poskytujúcich údajové položky v bode 3 písm. f), g), k) a p) sa musí rovnať hodnote 10^{-5} na letovú hodinu alebo byť nižšia.

8. Informácie o ukazovateľoch kvality (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv a GVA) (údajové položky v bode 3 písm. i), l) a n)) musia vyjadrovať skutočnú výkonnosť zvoleného zdroja údajov, ktorá je platná v čase použiteľnosti merania údajových položiek v bode 3 písm. h), k) a m).

9. Vzhľadom na spracovanie údajových položiek v bode 3 písm. a) až t) úroveň integrity systému transpondéra pre protokol ADS-B rozšíreného squittera vrátane prepojovacej leteckej elektroniky s transpondérom sa musí rovnať hodnote 10^{-5} na letovú hodinu alebo byť nižšia.

10. Celková latencia údajov o horizontálnej polohe (údajové položky v bode 3 písm. h) a i)) sa musí rovnať hodnote 1,5 sekundy alebo byť nižšia v 95 % všetkých prenosov.

11. Nevykompenzovaná latencia údajov o horizontálnej polohe (údajová položka v bode 3 písm. h)) sa musí rovnať hodnote 0,6 sekundy alebo byť nižšia v 95 % prípadov a musí sa rovnať 1 sekunde alebo byť nižšia v 99,9 % všetkých prenosov.

12. Celková latencia údajových položiek pre traťovú rýchlosť (údajové položky v bode 3 písm. m) a n)) sa musí rovnať hodnote 1,5 sekundy alebo byť nižšia v 95 % všetkých prenosov.

13. Ak je transpondér nastavený na používanie kódu viditeľnosti (conspicuity code) 1000 režimu A, musí sa zabrániť vysielaniu informácií o kóde režimu A cez ADS-B protokol rozšíreného squittera.

14. Transpondéru sa môžu sprístupniť aj ďalšie údajové položky.

15. S výnimkou formátov vyhradených pre vojenské účely transpondér vysiela údajové položky uvedené v odseku 14 prostredníctvom ADS-B protokolu rozšíreného squittera, ak lietadlo a postup osvedčovania zariadenia zahŕňa vysielanie týchto údajových položiek cez ADS-B protokol rozšíreného squittera.

16. Hodnota kontinuity funkcionality transpondéra podporujúcej ADS-B protokol sa musí rovnať hodnote 2.10^{-4} na letovú hodinu alebo nižšia (t. j. stredný čas medzi chybami sa musí rovnať 5 000 letovým hodinám alebo byť vyšší).

Časť C: Dodatočné schopnosti transpondéra sekundárneho prehľadového radaru uvedené v článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 4 písm. c) a ods. 5 písm. c), článku 7 ods. 2, článku 8 ods. 3 a článku 14 ods. 1

1. Každý zavedený register transpondérov musí byť v súlade so zodpovedajúcou časťou dokumentu 9871 ICAO (2. vydanie).

2. Nasledujúce údajové položky sa sprístupnia transpondéru a transpondér ich prenesie podľa požiadavky pozemnej siete sledovania prostredníctvom protokolu režimu S a v súlade s formátmi stanovenými v dokumente ICAO 9871 (2. vydanie):

   a) výška zvolená riadiacim panelom režimu/leteckou riadiacou jednotkou (MCP/FCU);

   b) uhol náklonu;

   c) uhol skutočnej trate;

   d) traťová rýchlosť;

   e) magnetický kurz;

   f) zobrazená rýchlosť letu (IAS) alebo Machovo číslo;

   g) vertikálna rýchlosť (barometrická alebo inerčná);

   h) nastavenie barometrického tlaku (mínus 800 hektopascalov);

   i) rýchlosť traťového uhla alebo skutočná rýchlosť letu, ak rýchlosť traťového uhla nie je k dispozícii.

3. Transpondéru sa môžu sprístupniť aj ďalšie údajové položky.

4. Transpondér vysiela údajové položky uvedené v bode 3 prostredníctvom protokolu režimu S, ak lietadlo a postup osvedčovania zariadenia zahŕňa vysielanie týchto údajov cez protokol režimu S.

PRÍLOHA III

Požiadavky na výmenu údajov prehľadového sledovania uvedených v článku 5 ods. 1

1. Údaje prehľadového sledovania vymieňané medzi systémami uvedenými v článku 2 ods. 1 písm. b) a c) majú dátový formát, na ktorom sa dohodnú zainteresované strany.

2. Údaje prehľadového sledovania prenášané mimo systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b) a c) iným poskytovateľom leteckých navigačných služieb musia umožňovať:

   a) identifikáciu zdroja údajov;

   b) identifikáciu typu údajov.

3. Údaje prehľadového sledovania prenášané mimo systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b) a c) iným poskytovateľom leteckých navigačných služieb sú opatrené časovou pečiatkou a vyjadrené ako koordinovaný svetový čas (UTC).

PRÍLOHA IV

Požiadavky na uzatvorenie formálnych dohôd uvedených v článku 5 ods. 2

Formálne dohody medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb na účely výmeny údajov prehľadového sledovania obsahujú prinajmenšom tieto údaje:

a) strany dohôd;

b) dobu platnosti dohôd;

c) rozsah údajov prehľadového sledovania;

d) zdroje údajov prehľadového sledovania;

e) formát výmeny údajov prehľadového sledovania;

f) komunikačné prostriedky používané na výmenu údajov prehľadového sledovania;

g) miesto doručenia údajov prehľadového sledovania;

h) požiadavky na kvalitu údajov prehľadového sledovania v zmysle týchto aspektov:

— ukazovatele výkonnosti alebo parametre používané na monitorovanie kvality údajov prehľadového sledovania,

— metódy a prostriedky, ktoré sa majú uplatňovať na meranie kvality údajov prehľadového sledovania,

— frekvencia monitorovania kvality údajov prehľadového sledovania,

— postupy podávania správ o kvalite údajov,

— v prípade každého ukazovateľa výkonnosti sa určí prijateľný rozsah hodnôt spolu s postupom, ktorý sa má uplatňovať, ak hodnota prekročí stanovený rozsah,

— označenie strany zodpovednej za kontrolu a zabezpečovanie dodržiavania požiadaviek na kvalitu;

i) dohodnuté úrovne poskytovania služieb v zmysle:

— dostupnosti v hodinách,

— kontinuity,

— integrity,

— strednej doby medzi poruchami,

— časov reakcie na výpadky,

— postupov plánovania a uskutočňovania preventívnej údržby;

j) postupov riadenia zmien;

k) dohody o podávaní správ o výkonnosti a dostupnosti vrátane nepredvídaných výpadkov;

l) dohody o riadení a koordinácii;

m) dohody o ochrane a oznámeniach v súvislosti s pozemnou sieťou sledovania.

PRÍLOHA V

Požiadavky na posúdenie úrovne výkonnosti sietí sledovania uvedených v článku 7 ods. 1

1. Posúdenie úrovne priebežnej výkonnosti systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) sa uskutočňuje v rozsahu vzdušného priestoru, v ktorom sa realizuje príslušné poskytovanie služieb sledovania s použitím uvedených systémov.
2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb pravidelne kontrolujú systém a jeho komponenty a vypracúvajú a realizujú režim overovania výkonnosti. Periodicita sa určí dohodou s vnútroštátnym orgánom dozoru pri zohľadnení špecifík systému a jeho komponentov.
3. Pred zavedením úpravy koncepcie vzdušného priestoru sa systémy uvedené v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) musia overiť s cieľom skontrolovať, či naďalej spĺňajú požadovanú výkonnosť v novom rozsahu prevádzky.

PRÍLOHA VI

Požiadavky uvedené v článku 9

1. Požiadavky na výkonnosť uvedené v článku 4.
2. Požiadavky interoperability uvedené v článku 5 ods. 2, 3 a 7.
3. Požiadavky na ochranu spektra uvedené v článku 6.
4. Požiadavky na súvisiace postupy uvedené v článku 7.
5. Požiadavky na štátne lietadlá uvedené v článku 8 ods. 5
6. Dodatočné požiadavky uvedené v článku 12 ods. 3
7. Požiadavky na výmenu údajov prehľadového sledovania stanovené v bode 3 prílohy III.

PRÍLOHA VII

Požiadavky posúdenia zhody alebo vhodnosti používania komponentov uvedené v článku 10

1. Činnosťami overovania zhody sa preukazuje zhoda komponentov s uplatniteľnými požiadavkami tohto nariadenia alebo ich vhodnosť na používanie, keď sú tieto komponenty v prevádzke v skúšobnom prostredí.
2. Výrobca riadi činnosti spojené s posudzovaním zhody, a najmä:
   a) určuje primerané skúšobné prostredie;
   b) overuje, či plán skúšok opisuje komponenty v skúšobnom prostredí;
   c) overuje, či plán skúšok zahŕňa v plnom rozsahu uplatňované požiadavky;
   d) zaisťuje konzistentnosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu skúšok;
   e) plánuje organizáciu skúšok, personál, inštaláciu a konfiguráciu skúšobnej platformy;
   f) vykonáva kontroly a testy podľa plánu skúšok;
   g) vypracúva správu o výsledkoch kontrol a skúšok.
3. Výrobca zabezpečuje, aby komponenty uvedené v článku 10 integrované v skúšobnom prostredí spĺňali uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia.
4. Na základe uspokojivého ukončenia kontroly zhody alebo vhodnosti používania je výrobca zodpovedný za vystavenie vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti používania, v ktorom sa uvedú predovšetkým uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia, ktoré spĺňa príslušný komponent, ako aj súvisiace podmienky používania v súlade s bodom 3 prílohy III k nariadeniu (ES) č. 552/2004.

PRÍLOHA VIII

Podmienky uvedené v článku 11 ods. 1 a 2

1. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb musí mať vo svojej organizácii zavedené metódy vykazovania, ktorými sa zabezpečí a preukáže nestrannosť a nezávislosť úsudku vo vzťahu k overovacím činnostiam.
2. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb musí zabezpečiť, aby pracovníci zaoberajúci sa overovacími procesmi vykonávali kontroly na čo možno najvyššej úrovni odbornej dôveryhodnosti a technickej spôsobilosti a aby neboli vystavení akémukoľvek tlaku alebo motívu, najmä finančného charakteru ktorý by mohol ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky ich kontrol, a to najmä zo strany osôb alebo skupín osôb dotknutých týmito výsledkami.
3. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb musí zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov mali prístup k zariadeniu, ktoré im umožní správne vykonávať požadované kontroly.
4. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb musí zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov mali náležité technické a odborné vzdelanie, dostatočnú znalosť požiadaviek na overovanie, ktoré majú vykonať, primerané skúsenosti s takýmito činnosťami, ako aj spôsobilosť nevyhnutnú na vypracovanie vyhlásení, záznamov a správ, ktoré majú dokázať, že sa overenia vykonali.
5. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb musí zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov boli spôsobilí vykonávať kontroly nestranne. Ich odmeňovanie nesmie závisieť od počtu vykonaných kontrol ani od výsledkov týchto kontrol.

PRÍLOHA IX

Časť A: Požiadavky na overovanie systémov podľa článku 11 ods. 1

1. Overením systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) sa preukazuje zhoda týchto systémov s požiadavkami tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť v prostredí hodnotenia, ktoré odzrkadľuje prevádzkový kontext týchto systémov.

2. Overenie systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) sa vykonáva v súlade s adekvátnymi a uznanými skúšobnými postupmi.

3. Skúšobné nástroje používané na overenie systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) musia byť náležite funkčné.

4. Overením systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) sa získajú prvky technického súboru požadovaného na základe bodu 3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 552/2004 vrátane týchto prvkov:

   a) opis implementácie;

   b) správa o kontrolách a skúškach vykonaných pred uvedením systému do prevádzky.

5. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb riadi overovacie činnosti, a najmä:

   a) určuje vhodné prevádzkové a technické prostredie posúdenia, v ktorom sa odzrkadľuje prevádzkové prostredie;

   b) overuje, že plán skúšok opisuje integráciu systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) v prevádzkovom a technickom prostredí hodnotenia;

   c) overuje, či plán skúšok v plnom rozsahu zahŕňa uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť;

   d) zaisťuje konzistentnosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu skúšok;

   e) plánuje organizovanie testov, personálne vybavenie, inštaláciu a konfiguráciu testovacej platformy;

   f) vykonáva kontroly a testy podľa plánu skúšok;

   g) vypracúva správu o výsledkoch kontrol a skúšok.

6. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb zabezpečuje, aby systémy uvedené v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) fungujúce v prevádzkovom prostredí hodnotenia spĺňali požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť.

7. Po uspokojivom ukončení overovania zhody poskytovatelia leteckých navigačných služieb vypracujú vyhlásenie ES o overení systémov a predložia ho vnútroštátnemu orgánu dozoru spolu s technickými podkladmi podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 552/2004.

Časť B: Požiadavky na overovanie systémov podľa článku 11 ods. 2

1. Overením systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) sa preukáže zhoda týchto systémov s požiadavkami tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť v prostredí hodnotenia, ktoré odzrkadľuje prevádzkový kontext týchto systémov.

2. Overenie systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) sa vykonáva v súlade s adekvátnymi a uznanými skúšobnými postupmi.

3. Skúšobné nástroje používané na overenie systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b) až d) disponujú náležitými funkcionalitami.

4. Overením systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) sa získajú prvky technického súboru požadovaného na základe bodu 3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 552/2004 vrátane týchto prvkov:

   a) opis implementácie;

   b) správa o kontrolách a skúškach vykonaných pred uvedením systému do prevádzky.

5. Poskytovateľ letových navigačných služieb určuje primerané prevádzkové a technické prostredie posudzovania zodpovedajúce prevádzkovému prostrediu a zabezpečiť, aby overovacie činnosti vykonal notifikovaný orgán.

6. Notifikovaný orgán riadi overovacie činnosti, a najmä:

   a) overuje, že plán skúšok opisuje integráciu systémov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) v prevádzkovom a technickom prostredí hodnotenia;

   b) overuje, či plán skúšok v plnom rozsahu zahŕňa uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť;

   c) zaisťuje konzistentnosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu skúšok;

   d) plánuje organizovanie testov, personálne vybavenie, inštaláciu a konfiguráciu testovacej platformy;

   e) vykonáva kontroly a testy podľa plánu skúšok;

   f) vypracúva správu o výsledkoch kontrol a skúšok.

7. Notifikovaný orgán zabezpečí, aby systémy uvedené v článku 2 ods. 1 písm. b), c) a d) fungujúce v prevádzkovom prostredí hodnotenia spĺňali požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť.

8. Po uspokojivom dokončení overovacích úloh notifikovaný orgán vypracuje osvedčenie o zhode v súvislosti s úlohami, ktoré vykonal.

9. Potom poskytovateľ leteckých navigačných služieb vypracuje vyhlásenie ES o overení systémov a predloží ho vnútroštátnemu orgánu dozoru spolu s technickými podkladmi podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 552/2004.