**Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah**

►**B**

# NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1265/2007

## z 26. októbra 2007,

## ktorým sa ustanovujú požiadavky na kanálový odstup pri hlasovej komunikácii zem-vzduch pre jednotný európsky vzdušný priestor

**(Text s významom pre EHP)**

(Ú. v. EÚ L 283, 27.10.2007, s. 25)

Zmenené a doplnené:

| | | Úradný vestník | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Č. | Strana | Dátum |
| ►**M1** | Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012 | L 281 | 1 | 13.10.2012 |

▼B

# NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1265/2007

## z 26. októbra 2007,

## ktorým sa ustanovujú požiadavky na kanálový odstup pri hlasovej komunikácii zem-vzduch pre jednotný európsky vzdušný priestor

**(Text s významom pre EHP)**

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

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. 1,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([2]), a najmä na jeho článok 8 ods. 2,

keďže:

(1) Nárast úrovne letovej prevádzky v rámci siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (ďalej len „EATMN“) si vyžiadal zvyšovanie kapacity manažmentu letovej prevádzky. Táto skutočnosť viedla k požiadavkám na operačné vylepšenia, ako je resektorizácia vzdušného priestoru, ktoré následne viedli k potrebe pridelenia dodatočného kanálu VHF.

(2) Vzhľadom na ťažkosti pri uspokojovaní potreby na pridelenie kanálu VHF v leteckom mobilnom rádiokomunikačnom pásme 117,975 až 137 MHz a pri zohľadnení limitov zvyšovania prideleného spektra alebo opätovného využitia frekvencií sa Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ďalej len „ICAO“) rozhodla znížiť kanálový odstup z 25 na 8,33 kHz.

(3) Na základe rozhodnutí organizácie ICAO z rokov 1994 a 1995 bol kanálový odstup 8,33 kHz zavedený nad letovú hladinu (ďalej len „LH“) 245 v európskom regióne ICAO v októbri 1999. Pôvodne zaviedlo povinné vybavenie lietadiel rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz 7 štátov a ďalších 23 štátov zaviedlo toto vybavenie v októbri 2002.

(4) V súlade s predpovedaným nárastom žiadostí o pridelenie kanálu VHF sa ICAO v roku 2002 rozhodla pokračovať v uplatňovaní kanálového odstupu 8,33 kHz pod letovou hladinou 245 a požiadala Európsku organizáciu pre bezpečnosť letovej prevádzky (Eurocontrol), aby toto uplatňovanie riadila. Stála komisia Eurocontrolu následne odporúčala uplatňovať kanálový odstup 8,33 kHz nad letovou hladinou 195 v európskom regióne ICAO od 15. marca 2007.

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

▼B

(5) Očakáva sa, že nárast dopravy bude v nasledujúcich rokoch pokračovať, čo bude mať za následok ďalší dopyt po dodatočných kanáloch VHF. Zavedenie kanálového odstupu 8,33 kHz nad letovou hladinou 195 by sa preto malo považovať len za prvý krok, ktorý bude treba priebežne vyhodnotiť z hľadiska ďalšieho rozširovania na základe vhodného prevádzkového, bezpečnostného a hospodárskeho posúdenia vplyvu.

(6) V súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia (ES) č. 549/2004 bol Eurocontrol poverený vypracovaním požiadaviek na koordinované zavedenie hlasovej komunikácie zem-vzduch založenej na zníženom kanálovom odstupe 8,33 kHz. Toto nariadenie sa zakladá na výslednej správe o poverení z 12. októbra 2006.

(7) S cieľom zabezpečiť interoperabilitu musia pozemné a vzdušné hlasové komunikačné systémy 8,33 kHz spĺňať spoločné minimálne výkonnostné požiadavky.

(8) Jednotné používanie osobitných postupov v rámci jednotného európskeho vzdušného priestoru je podstatné pre dosiahnutie interoperability a hladkej prevádzky.

(9) Informácie o vybavenosti lietadiel možnosťou kanálového odstupu 8,33 kHz by mali byť zaradené do letového plánu, pričom by sa mali spracúvať a vysielať medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky.

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

(11) Vo vyhlásení o vojenských otázkach súvisiacich s jednotným európskym vzdušným priestorom [1] členské štáty uviedli, že budú vzájomne spolupracovať, prihliadajúc na vnútroštátne vojenské požiadavky, aby všetci používatelia vzdušného priestoru vo všetkých členských štátoch v plnom rozsahu a jednotne uplatňovali koncepciu pružného využívania vzdušného priestoru. Na tento účel by všetci používatelia vzdušného priestoru mali uplatňovať hlasovú komunikáciu zem-vzduch na zníženom kanálovom odstupe 8,33 kHz.

(12) Používanie štátnych lietadiel, ktoré nie sú vybavené možnosťou kanálového odstupu 8,33 kHz, ako lietadiel všeobecnej letovej prevádzky môže viesť k zvýšeniu počtu kontrol v leteckej doprave a môže mať nepriaznivý vplyv na kapacitu a bezpečnosť siete riadenia letovej prevádzky (EATMN). Z dôvodu minimalizovania tohto vplyvu by mali byť štátne lietadlá vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 KHz v najväčšej možnej miere.

(13) Štátne lietadlá prepravného typu predstavujú najväčšiu kategóriu štátnych lietadiel, ktoré lietajú ako lietadlá všeobecnej letovej prevádzky vo vzdušnom priestore, v ktorom sa uplatňuje toto nariadenie. Zabezpečenie, aby takéto štátne lietadlo malo rádiové zariadenie umožňujúce spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz by preto malo byť prioritou.

[1] Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 9.

▼B

(14) Obmedzenia technického alebo finančného charakteru môžu brzdiť členské štáty vo vybavovaní určitých kategórií štátnych lietadiel rádiami umožňujúcimi spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz. V takýchto prípadoch o tom treba informovať Komisiu.

(15) Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by mali vypracovať plány týkajúce sa využívania štátnych lietadiel, ktoré nemôžu byť vybavené výkonným rádiom umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz, s cieľom udržať úrovne bezpečnosti.

(16) S cieľom udržať alebo zvýšiť súčasné úrovne bezpečnosti letovej prevádzky by mali členské štáty zabezpečiť, aby príslušné strany uskutočnili posúdenie bezpečnosti vrátane identifikácie hazardu, posúdenia rizika a jeho zmierňovania. Harmonizovaná implementácia týchto procesov na systémy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, vyžaduje, aby sa určili osobitné bezpečnostné požiadavky pre všetky požiadavky interoperability a výkonnosti prevádzky.

(17) V súlade s článkom 3 ods. 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 552/2004 by mali vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu opisovať špecifické postupy posudzovania zhody, ktoré sa majú používať na posudzovanie zhody alebo vhodnosti na používanie zložiek, ako aj overovanie systémov.

(18) Úroveň zrelosti trhu pre zložky, na ktoré sa uplatňuje toto nariadenie, je taká, že ich zhoda alebo vhodnosť na používanie môžu byť uspokojivo vyhodnotené na základe vnútornej kontroly výroby, ktorá využíva procesy založené na module A v prílohe k rozhodnutiu Rady 93/465/EHS z 22. júla 1993 o moduloch používaných v technických zosúlaďovacích smerniciach pre rozličné fázy procesu posudzovania zhody a pravidlá pre umiestňovanie a používanie označenia CE – zhody ([1]).

(19) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo založeného podľa článku 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 549/2004,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

*Článok 1*

**Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti**

1. V tomto nariadení sa ustanovujú požiadavky týkajúce sa koordinovaného zavedenia hlasovej komunikácie zem-vzduch založenej na kanálovom odstupe 8,33 kHz.

([1]) Ú. v. ES L 220, 30.8.1993, s. 23.

▼B

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na systémy hlasovej komunikácie zem-vzduch založené na kanálovom odstupe 8,33 kHz v rámci leteckého mobilného rádiokomunikačného pásma 117,975 – 137 MHz, ich zložky a súvisiace postupy a na systémy spracovania letových údajov slúžiace stanovištiam riadenia letovej prevádzky, ktoré poskytujú služby všeobecnej letovej prevádzke, ich zložky a súvisiace postupy.

3. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky lety, ktoré sa prevádzkujú ako všeobecná letová prevádzka nad letovou hladinou 195 v rámci európskeho regiónu Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO), v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([1]), s výnimkou článku 4, ktorý sa uplatňuje aj pod letovou hladinou 195.

4. V rámci článku 4 prvého odseku nariadenia Komisie (ES) č. 730/2006 ([2]) môžu členské štáty povoliť odchýlky týkajúce sa povinného vzdušného vybavenia stanoveného v tomto nariadení pre lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti.

*Článok 2*

**Vymedzenie pojmov**

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov v článku 2 nariadenia (ES) č. 549/2004.

Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:

1. „kanálový odstup 8,33 kHz“ znamená odstup 8,33 kHz medzi susednými kanálmi;

2. „kanál“ znamená číselné označenie používané v spojení s hlasovým komunikačným nastavením, ktoré umožňuje jedinečnú identifikáciu vhodnej rádiokomunikačnej frekvencie a kanálového odstupu;

3. „stanovište riadenia letovej prevádzky“ (ďalej len „stanovište ATC“) znamená oblastné stredisko riadenia, približovacie stanovište riadenia alebo letiskovú riadiacu vežu;

4. „oblastné stredisko riadenia“ (ďalej len „ACC“) znamená stanovište zriadené na poskytovanie služieb riadenia letovej prevádzky riadeným letom v kontrolovaných oblastiach v rámci jej zodpovednosti;

▼M1

5. „lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti“ (lety VFR) znamenajú akékoľvek lety vykonávané v súlade s pravidlami letu za viditeľnosti;

▼B

6. „pridelenie kanálu VHF“ znamená pridelenie kanálu s frekvenciou VHF pre letecké pásmo na účely prevádzky hlasového komunikačného zariadenia;

7. „systém modulácie nosného kmitočtu“ znamená systém, ktorý sa používa v situáciách, keď nemožno zabezpečiť rádiové pokrytie kombináciou jedného vysielača a prijímača a keď sú signály vyrovnané hlavnou nosnou frekvenciou s cieľom minimalizovať problémy rušenia;

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.
([2]) Ú. v. EÚ L 128, 16.5.2006, s. 3.

▼B

8. „stanovené operačné pokrytie“ znamená objem vzdušného priestoru, v ktorom sa poskytujú osobitné služby a v ktorom je službám poskytnutá frekvenčná ochrana;

9. „prevádzkovateľ“ znamená osobu, organizáciu alebo podnik, ktoré sú zapojené alebo ponúkajú svoje zapojenie v letovej prevádzke;

10. „pracovisko“ znamená zariadenie a technické vybavenie, v ktorom člen personálu letových prevádzkových služieb plní úlohy spojené so svojou prácou;

11. „rádiotelefónia“ znamená formu rádiovej komunikácie určenú v prvom rade na výmenu informácií vo forme rozhovoru;

12. „písomná dohoda“ znamená dohodu medzi dvoma susednými stanovišťami ATC, ktorá určuje, ako majú byť koordinované ich príslušné zodpovednosti ATC;

13. „integrovaný systém základného spracovania letových plánov“ (ďalej len „IFPS“) znamená systém v rámci siete manažmentu letovej prevádzky v Európe, prostredníctvom ktorého sa centralizovaná služba spracovania a distribúcie letových plánov, ktorá sa zaoberá prijímaním, potvrdzovaním a distribúciou letových plánov, poskytuje v rámci vzdušného priestoru, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie;

14. „štátne lietadlá“ sú akékoľvek lietadlá využívané vojskom, colníkmi a políciou;

15. „štátne lietadlá prepravného typu“ sú štátne lietadlá s pevnými krídlami, ktoré sú určené na prepravu osôb a/alebo nákladu.

*Článok 3*

**Výkonnostné požiadavky a požiadavky na interoperabilitu**

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5, musia prevádzkovatelia zabezpečiť, aby do 15. marca 2008 boli ich lietadlá vybavené výkonným rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz.

2. Okrem vybavenia kanálovým odstupom 8,33 kHz musí byť zariadenie spomenuté v odseku 1 schopné naladiť sa na kanálový odstup 25 kHz a fungovať v prostredí, ktoré využíva nosné frekvencie.

3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby sa do 3. júla 2008 všetky hlasové kanály VHF zmenili na kanálový odstup 8,33 kHz pre oblasti s nižšou letovou hladinou alebo letovou hladinou vyššou ako 195.

4. Odsek 3 sa neuplatňuje na oblasti, v ktorých sa používa systém modulácie nosného kmitočtu 25 kHz.

5. Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili oznámenie o pridelení vhodných kanálov VHF poskytovateľom leteckých navigačných služieb.

▼B

6. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zrealizujú pridelenie kanálu VHF, na ktorý sa vzťahuje odsek 5. Ak v dôsledku výnimočných okolností nebude možné dosiahnuť súlad s odsekom 3, členské štáty oznámia príčiny Komisii.

7. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby hlasové komunikačné systémy v šírke 8,33 kHz spĺňali normy Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO) uvedené v prílohe I bode 1.

8. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby ich systémy hlasovej komunikácie 8,33 kHz umožnili prevádzkovo prijateľnú hlasovú komunikáciu medzi riadiacimi letovej prevádzky a pilotmi v rámci stanoveného operačného pokrytia.

9. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby základná zložka vysielača/prijímača nainštalovaná v rámci systému hlasovej komunikácie 8,33 kHz spĺňala normy Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo uvedené v prílohe I bode 1 so zreteľom na stabilitu frekvencie, moduláciu, citlivosť, efektívnu šírku pásma a rušenie zo susedného kanála.

10. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby výkon hlasového komunikačného systému 8,33 kHz nainštalovaného na palubnej doske lietadiel po uplatnení odseku 1 spĺňal normy Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo uvedené v prílohe I bode 2.

11. Dokument Európskej organizácie pre zariadenia civilného letectva (Eurocae) uvedený v prílohe I bode 3 sa musí považovať za primeraný prostriedok súladu so zreteľom na požiadavky týkajúce sa stability frekvencie, modulácie, citlivosti, efektívnej šírky pásma a rušenia zo susedného kanála, uvedené v normách Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, ktoré sú uvedené v prílohe I bode 2.

12. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zavedú do svojich systémov spracovania letových údajov oznamovanie a začiatok koordinačných procesov v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1032/2006 ([1]), a to nasledujúcim spôsobom:

a) informácie týkajúce sa letovej vybavenosti kanálovým odstupom 8,33 kHz sa poskytujú medzi stanovišťami ATC,

b) informácie týkajúce sa letovej vybavenosti kanálovým odstupom 8,33 kHz sú k dispozícii na príslušnom pracovisku,

c) riadiaci letovej prevádzky má prostriedky na zmenu informácií o letovej vybavenosti kanálovým odstupom 8,33 kHz.

*Článok 4*

**Súvisiace postupy**

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb a prevádzkovatelia zabezpečia, aby sa všetkých šesť číslic číselného označenia používalo na identifikáciu prenosného kanálu v rádiotelefonickej komunikácii s výnimkou prípadov, keď piata a šiesta číslica bude nula, vtedy sa použijú len prvé štyri číslice.

([1]) Ú. v. EÚ L 186, 7.7.2006, s. 27.

▼B

2. Poskytovatelia letovej navigačnej služby a prevádzkovatelia zabezpečia, aby boli ich postupy v rámci hlasovej komunikácie zem-vzduch v súlade s ustanoveniami Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, ktoré sú uvedené v prílohe I bode 4.

3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby sa postupy, ktoré sa uplatňujú na lietadlá vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz a lietadlá nevybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 KHz, uvádzali v písomných dohodách medzi oblastnými strediskami riadenia.

4. Prevádzkovatelia letov nad letovou hladinou 195, ktoré sa uvádzajú v článku 1 ods. 3, a zástupcovia konajúci v ich mene zabezpečia, aby okrem písmena S a/alebo prípadne akéhokoľvek iného písmena bolo do položky 10 letového plánu vložené písmeno Y pre lietadlá vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz alebo aby bol do položky 18 zahrnutý ukazovateľ STS/EXM833 pre lietadlá, ktoré nie sú vybavené týmto zariadením, ale ktorým bola udelená výnimka z povinného vybavenia lietadiel. Lietadlá bežne schopné prevádzky nad letovou hladinou 195 vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz, ktoré však plánujú letieť pod touto hladinou, musia zahrnúť písmeno Y do položky 10 letového plánu.

5. V prípade zmeny stavu letu v kanálovom odstupe 8,33 kHz musia prevádzkovatelia alebo zástupcovia konajúci v ich mene poslať modifikačnú správu do systému základného spracovania letových plánov (IFPS) so zodpovedajúcim ukazovateľom vloženým do príslušnej položky.

6. Členské štáty musia prijať potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby systém základného spracovania letových plánov spracúval a distribuoval informácie o nadobudnutom kanálovom odstupe 8,33 kHz do letových plánov.

*Článok 5*

**Štátne lietadlá**

1. Členské štáty zabezpečia, aby boli štátne lietadlá prepravného typu do 3. júla 2008 vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz.

2. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne postupy na informovanie o štátnych lietadlách, doručia členské štáty Komisii najneskôr do 3. januára 2008 zoznam štátnych lietadiel prepravného typu, ktoré nebudú vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz v súlade s odsekom 1 v dôsledku:

a) stiahnutia z prevádzkovej služby do 31. decembra 2010;

b) prekážok pri obstarávaní.

Ak prekážky pri obstarávaní neumožňujú dodržať odsek 1, členské štáty predložia Komisii do 3. januára 2008 dátum, do ktorého budú príslušné lietadlá vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 KHz. Tento dátum bude najneskôr 31. december 2012.

▼B

3. Členské štáty zabezpečia, aby boli štátne lietadlá iného ako prepravného typu do 31. decembra 2009 vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz.

4. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne postupy na informovanie o štátnych lietadlách, doručia členské štáty Komisii najneskôr do 30. júna 2009 zoznam štátnych lietadiel iného ako prepravného typu, ktoré nebudú vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz v súlade s odsekom 3 v dôsledku:

a) závažných technických alebo rozpočtových obmedzení;

b) stiahnutia z prevádzkovej služby do 31. decembra 2010;

c) prekážok pri obstarávaní.

Ak prekážky pri obstarávaní neumožňujú dodržať odsek 3, členské štáty predložia Komisii do 30. júna 2009 dátum, do ktorého budú príslušné lietadlá vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 KHz. Tento dátum bude najneskôr 31. december 2015.

5. Poskytovatelia leteckých služieb zabezpečia, aby mohli byť štátne lietadlá, ktoré nie sú vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz, prispôsobené za predpokladu, že sa s nimi môže bezpečne manipulovať v rámci kapacitných limitov systému manažmentu letovej prevádzky v ultravysokofrekvenčnom pásme alebo pridelenia kanálu VHF so šírkou 25 kHz.

6. Členské štáty uverejnia v národných leteckých informačných publikáciách postupy na využívanie štátnych lietadiel, ktoré nie sú vybavené rádiovým zariadeným umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz.

7. Poskytovatelia leteckých služieb každý rok oznámia členskému štátu, ktorý ich vymenoval, svoje plány na využívanie štátnych lietadiel, ktoré nie sú vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz, pri zohľadnení kapacitných limitov spojených s postupmi uvedenými v odseku 6.

*Článok 6*

**Bezpečnostné požiadavky**

Členské štáty prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby všetkým zmenám týkajúcim sa existujúcich systémov uvedených v článku 1 ods. 2 alebo zavedeniu nových systémov predchádzalo posúdenie bezpečnosti vrátane identifikácie hazardu, posúdenia a zmierňovania rizika, vykonané dotknutými stranami.

Počas tohto posudzovania bezpečnosti sa prihliada minimálne na bezpečnostné požiadavky uvedené v prílohe II.

▼B

*Článok 7*

**Zhoda alebo vhodnosť na používanie zložiek**

1. Pred vydaním vyhlásenia Európskeho spoločenstva o zhode alebo vhodnosti na používanie uvedeného v článku 5 nariadenia (ES) č. 552/2004 výrobcovia zložiek systémov uvedených v článku 1 ods. 2 ohodnotia zhodu alebo vhodnosť na používanie týchto zložiek v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe III časti A k tomuto nariadeniu bez toho, aby bol dotknutý odsek 2.

2. Osvedčenie o letovej spôsobilosti, ktoré je v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ([1]), sa má pri uplatnení systému uvedeného v článku 1 ods. 2 na vzdušné zložky považovať za vhodný postup na posudzovanie zhody týchto zložiek, ak zahŕňajú dôkazy o súlade s požiadavkami interoperability, výkonnosti a bezpečnosti tohto nariadenia.

*Článok 8*

**Overovanie systémov**

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí môžu preukázať alebo preukázali, že spĺňajú podmienky stanovené v prílohe IV, vykonajú overenie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe III časti C.

2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí nemôžu preukázať, že spĺňajú podmienky stanovené v prílohe IV, prostredníctvom čiastkovej zmluvy poveria notifikovaný orgán overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2. Toto overenie sa vykoná v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe III časti D.

*Článok 9*

**Dodatočné požiadavky**

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby bol všetok personál riadne informovaný o požiadavkách stanovených v tomto nariadení a náležite odborne pripravený na vykonávanie svojich pracovných funkcií.

2. Členské štáty prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby bol personál prevádzkujúci systém IFPS podieľajúci sa na plánovaní letov riadne informovaný o požiadavkách stanovených v tomto nariadení a náležite odborne pripravený na vykonávanie svojich pracovných funkcií.

3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb:

a) vypracujú a udržiavajú prevádzkové príručky obsahujúce potrebné pokyny a informácie, aby umožnili všetkému príslušnému personálu uplatňovať toto nariadenie;

([1]) Ú. v. ES L 240, 7.9.2002, s. 1.

▼B

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.

4. Členské štáty uskutočnia nevyhnutné opatrenia, aby zabezpečili, že centralizovaná služba spracovania a distribúcie letových plánov:

a) vypracuje a aktualizuje príručky obsahujúce potrebné pokyny a informácie, aby sa tak umožnilo všetkému príslušnému personálu, ktorý je zodpovedný za prevádzku, uplatňovať toto nariadenie;

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

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

5. Prevádzkovatelia uvedení v článku 3 ods. 1 prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby bol personál obsluhujúci rádiové vybavenie riadne informovaný o tomto nariadení, náležite odborne pripravený na používanie tohto vybavenia a aby, ak je to možné, boli pokyny dostupné v kabíne pilota.

6. Členské štáty prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu s nariadením vrátane uverejnenia príslušných informácií v národných leteckých informačných publikáciách.

*Článok 10*

**Nadobudnutie účinnosti**

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

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

▼B

*PRÍLOHA I*

**Normy a ustanovenia, na ktoré odkazujú články 3 a 4**

1. Kapitola 2 s názvom Mobilná letecká rádiokomunikačná služba, oddiel 2.1 Charakteristiky systému hlasovej komunikácie VHF zem-vzduch a oddiel 2.2 Systémové charakteristiky pozemných inštalácií prílohy Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo č. 10, III. diel, 2. časť (prvé vydanie – júl 1995 obsahujúce zmenu a doplnenie č. 80).

2. Kapitola 2 s názvom Mobilná letecká rádiokomunikačná služba, oddiel 2.1 Charakteristiky systému hlasovej komunikácie VHF zem-vzduch, oddiel 2.3.1 Funkcia prenosu a oddiel 2.3.2 Funkcia príjmu bez pododdielu 2.3.2.8 VDL – Odolnosť proti rušeniu prílohy Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo č. 10, III. diel, 2. časť (prvé vydanie – júl 1995 obsahujúce zmenu a doplnenie č. 80).

3. Minimálne prevádzkové výkonnostné špecifikácie Európskej organizácie pre zariadenia civilného letectva týkajúce sa vzdušného prijímača a vysielača v pásme VHF fungujúceho na frekvencii v rozsahu 117,975 – 137,000 MHz, dokument ED-23B, zmena a doplnenie č. 3, december 1997.

4. Oddiel 12.3.1.4 s názvom Kanálový odstup 8,33 kHz Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo PANS-ATM, dok. č. 4444 (štrnáste vydanie – 2001 obsahujúce zmenu a doplnenie č. 4).

▼B

*PRÍLOHA II*

**Bezpečnostné požiadavky uvedené v článku 6**

1. Požiadavky interoperability a výkonnosti uvedené v článku 3 ods. 1 a 12 sa takisto považujú za bezpečnostné požiadavky.

2. Požiadavky na súvisiace postupy uvedené v článku 4 ods. 1 a 2 sa takisto považujú za bezpečnostné požiadavky.

3. Požiadavky na štátne lietadlá uvedené v článku 5 ods. 1, 3, 5 a 7 sa takisto považujú za bezpečnostné požiadavky.

4. Požiadavky podporujúce súlad uvedené v článku 9 ods. 1, 3, 5 a 6 sa takisto považujú za bezpečnostné požiadavky.

5. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zabezpečia, aby riadiaca jednotka rozhrania človek-stroj na zobrazovanie kanálov VHF bola v súlade s rádiotelefonickými postupmi VHF.

6. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb posúdia vplyv poklesu lietadiel, ktoré nie sú vybavené rádiovým zariadeným umožňujúcim spojenie s kanálovým odstupom 8,33 kHz, pod letovú hladinu 195 pri zohľadnení faktorov, ako je minimálna výška bezpečného preletu, a určia, či sa v sektore kapacity alebo plánu/štruktúr vzdušného priestoru vyžadujú modifikácie.

7. Členské štáty zabezpečia, aby sa prechody z kanálového odstupu 25 na 8,33 kHz uskutočnili v skúšobnom období minimálne 4 týždňov, počas ktorého sa pred koordináciou v tabuľke COM2 Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, dok. č. 7754, overí bezpečnosť prevádzky.

8. Členské štáty zabezpečia, aby sa prechody z kanálového odstupu 25 na 8,33 kHz uskutočnili s ohľadom na kritériá frekvenčného plánovania Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo opísané v časti II – Kritériá na plánovanie pridelenia frekvencie VHF pri komunikácii zem-vzduch v európskom manuáli pre riadenie frekvencie – ICAO EUR dok. č. 011 (2005).

▼B

*PRÍLOHA III*

ČASŤ A

**POŽIADAVKY NA POSUDZOVANIE ZHODY ALEBO VHODNOSTI NA POUŽÍVANIE ZLOŽIEK UVEDENÝCH V ČLÁNKU 7**

1. Overovacie činnosti preukážu zhodu zložiek s požiadavkami tohto nariadenia na výkonnosť alebo ich vhodnosť na používanie, keď sú tieto zložky v prevádzke v skúšobnom prostredí.

2. Keď modul opísaný v časti B použije výrobca, považuje sa to za vhodný postup hodnotenia zhody na zabezpečenie a vyhlásenie zhody zložiek. Ekvivalentné alebo prísnejšie postupy sa tiež povoľujú.

ČASŤ B

**MODUL VNÚTORNEJ VÝROBNEJ KONTROLY**

1. Tento modul opisuje postup, pri ktorom výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve určia, kto spĺňa záväzky stanovené v bode 2, zabezpečia a vyhlásia, že príslušné zložky spĺňajú požiadavky tohto nariadenia. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musia vyhotoviť písomné vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti na používanie v súlade s prílohou III bodom 3 k nariadeniu (ES) č. 552/2004.

2. Výrobca musí zaviesť technickú dokumentáciu opísanú v bode 4 a on alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve ju musia uchovávať aspoň 10 rokov po vyrobení posledných zložiek na príkaz príslušných vnútroštátnych dozorných orgánov na účely kontroly a na príkaz poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí tieto zložky zahŕňajú do svojich systémov. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve informujú členské štáty o tom, kde a ako získajú prístup k vyššie spomenutej technickej dokumentácii.

3. Keď výrobca nemá v Spoločenstve sídlo, vymenuje osobu(-y), ktorá(-é) uvedie (uvedú) tieto zložky na trh Spoločenstva. Táto (Tieto) osoba(-y) informuje(-ú) členské štáty o tom, kde a ako získajú prístup k tejto technickej dokumentácii.

4. Technická dokumentácia musí umožňovať posúdenie zhody zložiek s požiadavkami nariadenia. Technická dokumentácia musí, pokiaľ je to pre toto posúdenie podstatné, obsahovať informácie o projektovaní, výrobe a prevádzke zložiek.

5. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca musia spolu s technickou dokumentáciou uchovávať kópiu vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti na používanie.

ČASŤ C

**POŽIADAVKY NA OVERENIE SYSTÉMOV UVEDENÝCH V ČLÁNKU 8 ODS. 1**

1. Overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa preukáže zhoda týchto systémov s požiadavkami tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť v procese hodnotenia, ktoré odzrkadľuje prevádzkový kontext týchto systémov. Konkrétne:

   — overenie systémov pre komunikáciu zem-vzduch preukáže, že kanálový odstup 8,33 kHz sa používa na hlasovú komunikáciu kanálu VHF zem-vzduch v súlade s článkom 3 ods. 3 a že výkonnosť systému hlasovej komunikácie s kanálovým odstupom 8,33 kHz je v súlade s článkom 3 ods. 7,

▼B

— overenie systémov na spracovanie letových údajov preukáže, že funkčnosť opísaná v článku 3 ods. 12 je správne vykonaná.

2. Overenie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa musí vykonať v súlade s adekvátnymi a uznanými skúšobnými metódami.

3. Skúšobné nástroje používané na overenie systémov vymedzených v článku 1 ods. 2 majú náležité funkčné vlastnosti.

4. Overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa vytvárajú prvky technických podkladov, ktoré sa vyžadujú v prílohe IV bode 3 k nariadeniu (ES) č. 552/2004, vrátane týchto prvkov:

— opis realizácie,

— správa o kontrolách a skúškach dosiahnutých pred uvedením systému do prevádzky.

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

— určuje adekvátne prevádzkové a technické prostredie hodnotenia odzrkadľujúce prevádzkové prostredie,

— overuje, že plán skúšok opisuje integráciu systémov uvedených v článku 1 ods. 2 v prevádzkovom a technickom prostredí hodnotenia,

— overuje, či sa plán skúšok plne vzťahuje na platné požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť,

— zabezpečuje dôslednosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu skúšok,

— plánuje organizáciu skúšok, personál, inštaláciu a konfiguráciu skúšobnej platformy,

— vykonáva kontroly a skúšky uvedené v pláne skúšok,

— napíše správu prezentujúcu výsledky kontrol a skúšok.

6. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb zabezpečí, aby systém uvedený v článku 1 ods. 2 fungujúci v prevádzkovom prostredí hodnotenia spĺňal požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť.

7. Po uspokojivom dokončení overovania zhody poskytovateľ leteckých navigačných služieb zostaví vyhlásenie ES o overení systémov a predloží ho vnútroštátnemu dozornému orgánu spolu s technickým spisom, ako to vyžaduje článok 6 nariadenia (ES) č. 552/2004.

## ČASŤ D

## POŽIADAVKY NA OVERENIE SYSTÉMOV UVEDENÝCH V ČLÁNKU 8 ODS. 2

1. Overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa preukáže zhoda týchto systémov s požiadavkami tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť v procese hodnotenia, ktoré odzrkadľuje prevádzkový kontext týchto systémov. Konkrétne:

— overenie systémov pre komunikáciu zem-vzduch preukáže, že kanálový odstup 8,33 kHz sa používa na hlasovú komunikáciu kanálu VHF zem-vzduch v súlade s článkom 3 ods. 3 a že výkonnosť systému hlasovej komunikácie s kanálovým odstupom 8,33 kHz je v súlade s článkom 3 ods. 7,

▼B

— overenie systémov na spracovanie letových údajov preukáže, že funkčnosť opísaná v článku 3 ods. 12 je správne vykonaná.

2. Overenie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa musí vykonať v súlade s adekvátnymi a uznanými skúšobnými metódami.

3. Skúšobné nástroje používané na overenie systémov vymedzených v článku 1 ods. 2 majú náležité funkčné vlastnosti.

4. Overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa vytvárajú prvky technických podkladov, ktoré sa vyžadujú v prílohe IV bode 3 k nariadeniu (ES) č. 552/2004, vrátane týchto prvkov:

— opis realizácie,

— správa o kontrolách a skúškach dosiahnutých pred uvedením systému do prevádzky.

5. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb určuje primerané prevádzkové a technické prostredie hodnotenia odzrkadľujúce prevádzkové prostredie a zabezpečí, aby notifikovaný orgán vykonal overovacie činnosti.

6. Notifikovaný orgán riadi overovacie činnosti a najmä:

— overuje, že plán skúšok opisuje integráciu systémov uvedených v článku 1 ods. 2 v prevádzkovom a technickom prostredí hodnotenia,

— overuje, či sa plán skúšok plne vzťahuje na platné požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť,

— zabezpečuje dôslednosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu skúšok,

— plánuje organizáciu skúšok, personál, inštaláciu a konfiguráciu skúšobnej platformy,

— vykonáva kontroly a skúšky uvedené v pláne skúšok,

— napíše správu prezentujúcu výsledky kontrol a skúšok.

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

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

9. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb následne skoncipuje vyhlásenie ES o overení systémov a predloží ho vnútroštátnemu dozornému orgánu spolu s technickým spisom, ako to vyžaduje článok 6 nariadenia (ES) č. 552/2004.

▼B

*PRÍLOHA IV*

**Podmienky uvedené v článku 8**

1. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb musí mať k dispozícii metódy podávania správ v rámci organizácie, ktoré zabezpečujú a preukazujú nestrannosť a nezávislosť rozhodnutia v súvislosti s overovacími činnosťami.

2. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb musí zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov vykonávali kontroly s čo možno najväčšou odbornou dôkladnosťou a čo možno najväčšou technickou odbornosťou a neboli vystavení žiadnym tlakom a pohnútkam, najmä finančného charakteru, ktoré by mohli ovplyvniť ich rozhodovanie alebo výsledky ich kontrol, najmä zo strany osôb alebo skupín osôb dotknutých výsledkami kontrol.

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 absolvovali dôkladný technický a odborný výcvik, mali uspokojivé vedomosti o požiadavkách overovania, ktoré majú vykonávať, adekvátne skúsenosti z takýchto činností a schopnosť nevyhnutnú na koncipovanie vyhlásení, záznamov a správ, ktoré majú preukázať, že overenia boli vykonané.

5. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb musí zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov boli schopní vykonávať svoje kontroly nestranne. Ich odmeňovanie nezávisí od počtu vykonaných kontrol alebo od výsledkov týchto kontrol.