NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 29/2009

zo 16. januára 2009,

ktorým sa ustanovujú požiadavky na služby dátového spojenia pre spoločný 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) Zaznamenaný a očakávaný nárast úrovne leteckej dopravy v Európe si vyžaduje paralelné zvýšenie kapacity kontroly leteckej dopravy. To si vyžaduje prevádzkové zlepšenia, najmä s cieľom zvýšiť účinnosť komunikácie medzi riadiacimi a pilotmi. Kanály hlasovej komunikácie sa postupne stávajú preťaženými a mali by sa doplniť o komunikáciu prostredníctvom dátového spojenia zem-vzduch.

(2) Množstvo štúdií a testov vykonaných v rámci Spoločenstva a Eurocontrolu potvrdilo schopnosť služieb dátového spojenia poskytnúť dodatočnú kapacitu kontroly leteckej dopravy. Tieto služby by sa mali zaviesť koordinovaným spôsobom, aby sa optimalizovali možné prínosy, ktoré z nich vyplývajú.

(3) Eurocontrol dostal mandát v súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia (ES) č. 549/2004 na vypracovanie požiadaviek na koordinované zavedenie služieb dátového spojenia. Toto nariadenie sa zakladá na mandátnej správe z 19. októbra 2007.

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

(5) Prvotné zavedenie služieb dátového spojenia na doplnenie hlasovej komunikácie medzi riadiacim a pilotom v traťovej fáze sa ustanovuje v európskom hlavnom pláne riadenia letovej prevádzky (hlavný plán ATM), ktorý vyplýva z fázy vymedzenia projektu SESAR založeného na nariadení Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) ([3]).

(6) Služby dátového spojenia by sa mali zavádzať v kontinuálnych a homogénnych častiach vzdušného priestoru v spoločnom európskom vzdušnom priestore, pričom sa začne od horného vzdušného priestoru s vysokou hustotou. Vzhľadom na dôležitosť služieb dátového spojenia pre ďalší rozvoj siete riadenia letovej prevádzky v Európe (ďalej len „EATMN“) by sa ich používanie malo postupne rozšíriť do najrozsiahlejšej časti vzdušného priestoru spoločného európskeho vzdušného priestoru, ako sa definuje v článku 1 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) ([4]).

(7) Značný počet služieb dátového spojenia zadefinovala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“) a Európska organizácia pre zariadenia civilného letectva (ďalej len „Eurocae“). Povinne by sa mali zavádzať iba tie služby, ktoré boli dostatočne overené na úrovni Eurocontrol, na základe štandardov definovaných týmito organizáciami.

(8) Nárast dopravnej kapacity, ktorý umožňujú služby dátového spojenia, závisí od podielu letov prevádzkovaných s kapacitou dátového spojenia. Značný podiel letov, minimálne 75 %, by malo byť vybavených takou kapacitou, aby sa umožnilo dostatočné zvýšenie kapacity.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.
([2]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1.
([4]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

(9) Prevádzkovatelia potrebujú byť upovedomení dostatočný čas vopred, aby vybavili svoje lietadlá novými funkciami v prípade nových lietadiel, ako aj existujúcej flotily. Uvedená skutočnosť by sa mala zohľadniť pri určovaní dátumov pre povinné vybavenie.

(10) Mnohé lietadlá určené najmä na dlhé zaoceánske lety už boli vybavené kapacitou pre dátové spojenie pri využití štandardov známych ako Budúce vzdušné navigačné systémy (Future Air Navigation Systems – FANS) 1/A. Požadovať od prevádzkovateľov, aby inštalovali na takéto lietadlá ďalšie vybavenie pre dátové spojenie, ktoré by spĺňalo požiadavky tohto nariadenia, by nebolo ekonomicky opodstatnené. Z dlhodobejšieho hľadiska by sa však mal dosiahnuť súlad medzi technickými riešeniami použitými na zaoceánske lety a riešeniami vymedzenými v tomto nariadení. V tomto ohľade by sa mal určiť vhodný dátum.

(11) Podmienky na vypravenie lietadla s komponentmi pre dátové spojenie, ktoré sú dočasne mimo prevádzky, by sa mali určiť v príslušnom zozname minimálneho vybavenia, ktorý sa požaduje na základe prílohy III k nariadeniu Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva ([1]) a na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES ([2]), a jeho vykonávacích pravidiel.

(12) Mali by sa stanoviť kritériá pre možné výnimky, najmä na základe ekonomických alebo závažných technických dôvodov, aby prevádzkovatelia mali vo výnimočných prípadoch možnosť nevybaviť konkrétne typy lietadiel kapacitou pre dátové spojenie.

(13) Štátne lietadlá dopravného typu predstavujú najrozsiahlejšiu kategóriu štátnych lietadiel, ktoré lietajú v rámci všeobecnej letovej prevádzky vo vzdušnom priestore, na ktorý sa uplatňuje toto nariadenie. Ak sa členské štáty rozhodnú vybaviť tento typ nových lietadiel kapacitou pre dátové spojenie na základe noriem, ktoré nie sú špecifické pre vojenské prevádzkové požiadavky, mali by zaviesť technické riešenia v súlade s týmto nariadením.

(14) Jednotné uplatňovanie špecifických postupov týkajúcich sa použitia dátového spojenia v rámci vzdušného priestoru spoločného európskeho vzdušného priestoru je rozhodujúce pre dosiahnutie interoperability a hladkej prevádzky.

([1]) Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4.
([2]) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

(15) ICAO definovala štandardizované riadenie kontextu (ďalej len „CM“) aplikácií zem-vzduch a komunikácie medzi riadiacim a pilotom prostredníctvom dátového spojenia (ďalej len „CPDLS“) na zavádzanie služieb v oblasti dátového spojenia. Poskytovatelia služieb letovej prevádzky a prevádzkovatelia by mali podporovať tieto aplikácie a používať spoločnú štandardizovanú správu nastavenú tak, aby sa zaistila dvojsmerná interoperabilná implementácia služieb prostredníctvom dátového spojenia.

(16) Na výmenu dát medzi aplikáciami zem-vzduch sa môže použiť niekoľko komunikačných protokolov. Na zemi by sa však mal použiť spoločný súbor ako minimum s cieľom zabezpečiť celkovú interoperabilitu v rámci vzdušného priestoru, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie. Protokoly, ktoré definovala ICAO na základe leteckej telekomunikačnej siete (ďalej len „ATN“) a digitálnych spojení režimu 2 na veľmi krátkych vlnách (ďalej len „VDL 2“), sa v súčasnosti považujú za jediné platné riešenie pre harmonizované nasadenie. Členské štáty by preto mali zaistiť dostupnosť tohto riešenia.

(17) Regionálne doplnkové postupy ICAO uplatňované v Európe sa upravujú, aby sa umožnilo povinné používanie komponentov dátového spojenia vo vzdušnom priestore niektorých členských štátov.

(18) Prevádzkovatelia a organizácie, ktoré zabezpečujú komunikačné služby na výmenu dát medzi aplikáciami zem-vzduch, by mali mať naďalej možnosť používať aj iné protokoly ako ATN/VDL 2. Tieto protokoly by však mali spĺňať príslušné požiadavky, aby sa zaistilo zachovanie koncovej interoperability medzi útvarmi služieb letovej prevádzky a lietadlami.

(19) Poskytovatelia služieb letovej prevádzky (ďalej len „ATS“) sa môžu obrátiť na iné organizácie, ktoré im budú poskytovať komunikačné služby prostredníctvom dátového spojenia zem-vzduch. S cieľom zaistiť primeranú bezpečnosť, zabezpečenie a efektívnosť týchto služieb by zainteresované strany mali v tomto prípade uzatvoriť dohody o úrovni poskytovaných služieb.

(20) S cieľom zaistiť dvojsmernú interoperabilitu služieb dátového spojenia by lietadlá a útvary ATS s kapacitou dátového spojenia mali byť schopné vytvoriť komunikáciu prostredníctvom dátového spojenia bez ohľadu na opatrenia, ktoré prijali prevádzkovatelia a poskytovatelia ATS, aby zaistili dostupnosť komunikačných služieb zem-vzduch. V tomto smere by sa mali prijať primerané opatrenia.

(21) Informácie o kapacite dátového spojenia letov by sa mali zahrnúť do letového plánu, spracovať a rozosielať medzi útvarmi ATS. Prihlasovacie údaje, ktoré umožňujú využívať aplikácie dátového spojenia zem-vzduch a ďalšiemu útvaru ATS začať výmenu údajov s lietadlami, by sa mali taktiež spracovať a rozposielať medzi útvarmi ATS.

(22) Poskytovatelia letových navigačných služieb a ostatné subjekty poskytujúce komunikačné služby prostredníctvom dátového spojenia zem-vzduch by mali prijať opatrenia s cieľom zabezpečiť primeranú bezpečnosť výmeny informácií.

(23) Poskytovatelia ATS by mali pravidelne monitorovať kvalitu komunikačných služieb prostredníctvom dátového spojenia zem-vzduch.

(24) Mala by sa používať spoločná adresová schéma s cieľom jednoznačnej identifikácie všetkých vzdušných a pozemných stanovíšť, ktorých sa týkajú výmeny v rámci dátového spojenia.

(25) S cieľom udržať alebo vylepšiť súčasnú úroveň bezpečnosti prevádzok by sa malo od členských štátov požadovať, aby zaistili, že zainteresované strany vykonajú hodnotenie bezpečnosti vrátane identifikácie rizík a procesov hodnotenia a zmierňovania rizika.

(26) V súlade s článkom 3 ods. 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 552/2004 by vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu mali opísať špecifické postupy posudzovania zhody, ktoré sa majú použiť pri posudzovaní zhody alebo vhodnosti využitia komponentov, ako aj overovaní systémov.

(27) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre spoločný vzdušný priestor,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tomto nariadení sa stanovujú požiadavky na koordinované zavádzanie služieb dátového spojenia pre dvojbodovú (bod – bod) dátovú komunikáciu zem-vzduch, ako sa definuje v článku 2 bode 5.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na:

a) systémy spracovania letových údajov, ich komponenty a pridružené postupy a systémy rozhrania človek – stroj, ich komponenty a pridružené postupy, ktoré slúžia útvarom kontroly letovej prevádzky, ktoré poskytujú služby pre všeobecnú letovú prevádzku;

b) palubné komponenty rozhrania človek – stroj a pridružené postupy;

c) komunikačné systémy zem-vzduch, ich komponenty a pridružené postupy.

3. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky lety prevádzkované v rámci všeobecnej letovej prevádzky v súlade s pravidlami pre lety riadené pomocou prístrojov v rámci vzdušného priestoru nad FL 285 definovaného v prílohe I časti A.

Okrem toho sa od 5. februára 2015 uplatňuje na všetky lety prevádzkované v rámci všeobecnej letovej prevádzky v súlade s pravidlami pre lety riadené pomocou prístrojov v rámci vzdušného priestoru nad FL 285 definovaného v prílohe I časti B.

4. Toto nariadenie sa uplatňuje na poskytovateľov služieb letovej prevádzky (ďalej len „poskytovatelia ATS“), ktorí poskytujú služby všeobecnej letovej prevádzky v rámci vzdušného priestoru uvedeného v odseku 3 a v súlade s príslušnými dátumami uplatňovania.

Článok 2

Vymedzenia pojmov

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

Uplatňujú sa aj tieto vymedzenia pojmov:

1. „služba dátového spojenia“ znamená súbor súvisiacich úkonov riadenia letovej prevádzky, ktoré sú podporované komunikáciou zem-vzduch prostredníctvom dátového spojenia, ktoré majú jasne definovaný prevádzkový cieľ a začiatok a koniec prevádzkovej udalosti;

2. „prevádzkovateľ“ je osoba, organizácia alebo podnik, ktorý prevádzkuje alebo ponúka prevádzkovanie lietadiel;

3. „útvar služieb letovej prevádzky“ (ďalej len „útvar ATS“) znamená civilný alebo vojenský útvar, ktorý zodpovedá za poskytovanie služieb letovej prevádzky;

4. „dohoda o úrovni poskytovaných služieb“ znamená tú časť zmluvy o poskytovaní služieb medzi organizáciami, kde je dohodnutá určitá úroveň služby, konkrétne vo vzťahu ku kvalite a výkonu dátových komunikačných služieb;

5. „dvojbodová dátová komunikácia zem-vzduch“ znamená dvojsmernú komunikáciu medzi lietadlom a subjektom pozemnej komunikácie opierajúcu sa o súbor decentralizovaných funkcií s cieľom dosiahnuť:

   a) prenos a príjem vzostupných a zostupných bitových rámcov prostredníctvom mobilného dátového spojenia medzi komunikačnými systémami na zemi a v lietadle;

   b) prenos a príjem dátových jednotiek medzi systémami na zemi a v lietadle, na ktorých sa nachádzajú aplikácie zem-vzduch:

      i) s prenosom dátových jednotiek cez pozemné komunikačné cesty a mobilné dátové spojenia;

      ii) so spolupracujúcimi mechanizmami na prenos dátových jednotiek na oboch stranách;

6. „štátne lietadlo“ znamená akékoľvek lietadlo, ktoré používa armáda, colná správa a polícia;

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

8. „aplikácia zem-vzduch“ znamená súbor spolupracujúcich funkcií zem-vzduch na podporu služieb letovej prevádzky;

9. „koncová komunikácia (end-to-end)“ znamená prenos informácií medzi rovnocennými aplikáciami zem-vzduch;

10. „komunikácia zem-vzduch“ znamená dvojsmernú komunikáciu medzi komunikačnými systémami v lietadle a na zemi;

11. „bezpečnostná politika“ znamená súbor cieľov, pravidiel správania pre používateľov a správcov a požiadavky na systémovú konfiguráciu a riadenie, ktoré sú spoločne navrhnuté na účely ochrany systémov a komunikačných zdrojov, ktoré poskytujú služby dátového spojenia, pred nezákonným narušením;

12. „adresové informácie“ sú informácie týkajúce sa systému alebo sieťovej adresy subjektu, ktorý sa zúčastňuje na komunikácii zem-vzduch prostredníctvom dátového spojenia, a umožňujúce jednoznačné určenie miesta daného subjektu;

13. „integrovaný systém spracovania počiatočného letového plánu“ (ďalej len „IFPS“) znamená systém v rámci siete riadenia letovej prevádzky v Európe, prostredníctvom ktorého sa poskytuje služba centralizovaného spracovania, distribúcie a plánovania letov, prijatie, overovanie a distribúcia letových plánov v rámci vzdušného priestoru, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie;

14. „nefunkčný“ vo vzťahu ku komponentu na palube znamená, že komponent nespĺňa svoj účel alebo nefunguje trvale v rámci svojich prevádzkových limitov alebo prípustných odchýlok.

Článok 3

Služby dátového spojenia

1. Poskytovatelia ATS zabezpečia, aby útvary ATS poskytujúce služby letovej prevádzky v rámci vzdušného priestoru uvedeného v článku 1 ods. 3 boli spôsobilé poskytovať a prevádzkovať služby dátového spojenia definované v prílohe II.

2. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 4 tohto článku, prevádzkovatelia zabezpečia, aby lietadlá prevádzkujúce lety uvedené v článku 1 ods. 3 s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným 1. januára 2011 alebo neskôr boli spôsobilé prevádzkovať služby dátového spojenia definované v prílohe II.

3. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 4 tohto článku, prevádzkovatelia zabezpečia, aby lietadlá prevádzkujúce lety uvedené v článku 1 ods. 3 s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 1. januárom 2011 boli spôsobilé prevádzkovať služby dátového spojenia definované v prílohe II od 5. februára 2015.

4. Odseky 2 a 3 sa neuplatňujú na nasledujúce:

a) lietadlá s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 1. januárom 2014 a vybavené zariadením pre dátové spojenie, ktoré získalo osvedčenie na základe požiadaviek jedného z dokumentov Eurocae, ktoré sú uvedené v prílohe III bode 10;

b) lietadlá s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 1. januárom 1998, ktorých prevádzka vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 3 sa skončí pred 31. decembrom 2017;

c) štátne lietadlá;

d) lietadlá, ktoré lietajú vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 3, určené na účely testovania, doručovania alebo údržby alebo s komponentmi dátového spojenia, ktoré sú dočasne nefunkčné podľa podmienok špecifikovaných v platnom zozname minimálneho vybavenia, ktoré sa vyžaduje na základe bodu 1 prílohy III k tomuto nariadeniu a na základe nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích pravidiel.

5. Členské štáty, ktoré sa rozhodnú vybaviť svoje nové štátne lietadlá dopravného typu uvedené do prevádzky po 1. januári 2014 kapacitou pre dátové spojenie na základe štandardov, ktoré nie sú špecifické pre vojenské prevádzkové požiadavky, zabezpečia, aby tieto lietadlá boli schopné prevádzkovať služby dátového spojenia definované v prílohe II.

Článok 4

Pridružené postupy

Poskytovatelia ATS poskytujúci služby letovej prevádzky a prevádzkovatelia využívajúci služby letovej prevádzky podporované službami dátového spojenia definovanými v prílohe II uplatňujú spoločné štandardizované postupy zhodné s príslušnými ustanoveniami Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“) v prípade:

1. zriadenia komunikácie prostredníctvom dátového spojenia medzi riadiacim a pilotom (ďalej len „CPDLC“);

2. výmeny prevádzkových správ CPDLC;

3. prenosu CPDLC;

4. dočasného prerušenia používania žiadostí pilota CPDLC;

5. zlyhania a vypnutia CPDLC;

6. archivovania letových plánov v súvislosti s informáciami, ktoré sa týkajú kapacity dátového spojenia.

Článok 5

Povinnosti poskytovateľov ATS pri komunikácii prostredníctvom dátového spojenia

1. Poskytovatelia ATS zabezpečia, aby pozemné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 a ich komponenty podporovali aplikácie zem-vzduch definované v normách ICAO, ktoré sú uvedené v prílohe III bodoch 2 a 3.

2. Poskytovatelia ATS zabezpečia, aby pozemné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 písm. c) a ich komponenty uplatňovali koncovú komunikáciu v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe IV časti A v prípade výmeny dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3.

3. Poskytovatelia ATS, ktorí sa obracajú na iné organizácie, ktoré im poskytujú komunikačné služby na výmenu údajov s lietadlami, ktoré sú potrebné pre aplikácie zem-vzduch definované v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3, zaistia, aby sa tieto služby poskytovali v súlade s podmienkami dohody o úrovni poskytovaných služieb, a to najmä vrátane:

a) opisu komunikačných služieb v súlade s požiadavkami na služby dátového spojenia definovanými v prílohe II;

b) opisu bezpečnostnej politiky prijatej na účely zabezpečenia výmeny dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú špecifikované v prílohe III bodoch 2 a 3;

c) príslušných materiálov, ktoré sa majú poskytnúť na účely monitorovania kvality služieb a výkonu komunikačných služieb.

4. Poskytovatelia ATS prijmú primerané opatrenia tak, aby zaistili možnosť výmeny dát so všetkými lietadlami letiacimi vo vzdušnom priestore v rámci ich zodpovednosti, ktoré sú vybavené dátovým spojením v súlade s požiadavkami tohto nariadenia s náležitým zohľadnením možných obmedzení pokrytia, ktoré vyplývajú z použitej komunikačnej technológie.

5. Poskytovatelia ATS zavedú do svojich systémov na spracovanie letových údajov protokol o procesoch notifikácie predchádzajúceho a nasledujúceho úradu medzi útvarmi kontroly letovej prevádzky (ATC) v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1032/2006 ([1]), pokiaľ ide o požiadavky na automatické systémy výmeny letových údajov podporujúcich služby dátového spojenia.

6. Poskytovatelia ATS budú monitorovať kvalitu komunikačných služieb a overovať ich zhodu s úrovňou výkonu, ktorá sa vyžaduje v prípade prevádzkového prostredia v ich zodpovednosti.

Článok 6

Povinnosti prevádzkovateľov pri komunikácii prostredníctvom dátového spojenia

1. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby palubné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 písm. c) a ich komponenty nainštalované na palube lietadiel uvedených v článku 3 ods. 2 a 3 podporovali aplikácie zem-vzduch definované v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3.

2. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby palubné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 písm. c) a ich komponenty nainštalované na palube lietadiel uvedených v článku 3 ods. 2 a 3 uplatňovali koncovú komunikáciu v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe IV časti A pri výmene dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3.

3. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby palubné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 písm. c) a ich komponenty inštalované na palube lietadiel uvedených v článku 3 ods. 2 a 3 uplatňovali komunikáciu zem-vzduch v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe IV časti B alebo C pri výmene dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3.

4. Prevádzkovatelia uvedení v odseku 3 prijmú primerané opatrenia, aby zaistili možnosť zriadenia výmeny dát medzi ich lietadlami s kapacitou dátového spojenia a všetkými útvarmi ATS, ktoré môžu kontrolovať nimi prevádzkované lety vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 3 s dostatočným zreteľom na možné obmedzenia pokrytia v dôsledku použitej komunikačnej technológie.

Článok 7

Všeobecné povinnosti členských štátov v prípade komunikácie prostredníctvom dátového spojenia

1. Členské štáty, ktoré vymedzili poskytovateľov služieb letovej prevádzky vo vzdušnom priestore definovanom v článku 1 ods. 3, zaistia, aby komunikačné služby zem-vzduch, na ktoré sa vzťahujú požiadavky uvedené v prílohe IV časti B, boli dostupné prevádzkovateľom pre lietadlá letiace vo vzdušnom priestore v ich zodpovednosti na účely výmeny dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3 s náležitým zohľadnením možných obmedzení pokrytia v dôsledku použitej komunikačnej technológie.

2. Členské štáty zabezpečia, aby poskytovatelia letových navigačných služieb a iné subjekty poskytujúce komunikačné služby zaviedli primeranú bezpečnostnú politiku výmeny dát v rámci služieb dátového spojenia definovaných v prílohe II, najmä uplatňovaním spoločných bezpečnostných pravidiel na ochranu decentralizovaných fyzických zdrojov podporujúcich túto výmenu údajov.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa uplatňovali harmonizované postupy pre riadenie adresových informácií s cieľom jednoznačne identifikovať vzdušné a pozemné komunikačné systémy podporujúce výmenu dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3.

Článok 8

Komunikácia prostredníctvom dátového spojenia pri štátnych lietadlách dopravného typu

1. Členské štáty zabezpečia, aby palubné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 písm. c) a ich komponenty nainštalované na palube štátnych lietadiel dopravného typu uvedených v článku 3 ods. 5 podporovali aplikácie zem-vzduch definované v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3.

2. Členské štáty zaistia, aby palubné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 písm. c) a ich komponenty nainštalované na palube štátnych lietadiel dopravného typu uvedených v článku 3 ods. 5 uplatňovali koncovú komunikáciu v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe IV časti A pri výmene dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3.

3. Členské štáty zaistia, aby palubné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 písm. c) a ich komponenty nainštalované na palube štátnych lietadiel dopravného typu uvedených v článku 3 ods. 5 uplatňovali komunikáciu zem-vzduch v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe IV časti B alebo C pri výmene dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3.

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

Článok 9

Povinnosti poskytovateľov letových navigačných služieb a iných subjektov pri komunikácii prostredníctvom dátového spojenia

Poskytovatelia letových navigačných služieb a iné subjekty poskytujúce komunikačné služby pri výmene dát aplikácií zem-vzduch definovaných v normách ICAO, ktoré sú opísané v prílohe III bodoch 2 a 3, zabezpečia, aby pozemné systémy uvedené v článku 1 ods. 2 písm. c) uplatňovali komunikáciu zem-vzduch v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe IV časti B alebo C.

Článok 10

Bezpečnostné požiadavky

Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zaistili, že akýmkoľvek zmenám v existujúcich systémoch uvedených v článku 1 ods. 2 alebo zavádzaniu nových systémov bude predchádzať posúdenie bezpečnosti vrátane identifikácie rizík, hodnotenia rizík a zmiernenia rizík, ktoré uskutočnia zainteresované strany.

Článok 11

Zhoda alebo vhodnosť používania komponentov

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

Procesy osvedčovania letovej spôsobilosti, ktoré sú v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008, sa však v prípade uplatňovania na palubné komponenty uvedené v článku 1 ods. 2 písm. b) a c) tohto nariadenia považujú za prijateľné postupy na posúdenie zhody týchto komponentov, ak ich súčasťou je preukázanie súladu s interoperabilitou, výkonnostnými a bezpečnostnými požiadavkami tohto nariadenia.

Článok 12

Overenie systémov

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí preukážu alebo preukázali, že spĺňajú podmienky uvedené v prílohe VI, vykonávajú overenie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 písm. a) a c) v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe VII časti A.

2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí nemôžu preukázať, že spĺňajú podmienky uvedené v prílohe VI, poveria overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2 písm. a) a c) oznámený subjekt. Táto kontrola sa vykoná v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe VII časti B.

Článok 13

Dodatočné požiadavky

1. Poskytovatelia ATS zabezpečia, aby sa výmena údajov zem-vzduch aplikácií zem-vzduch vymedzených v normách ICAO uvedených v prílohe III bodoch 2 a 3 zaznamenala v súlade s normami ICAO uvedenými v prílohe III bodoch 6, 7 a 8, ak sa týka funkcie zaznamenávania na zemi v prípade komunikácie prostredníctvom dátového spojenia.

2. Dokument Eurocae uvedený v prílohe III bode 9 sa považuje za dostatočný spôsob preukázania dodržania požiadaviek na zaznamenávanie výmen údajov zem-vzduch uvedených v odseku 1 označenom v normách ICAO uvedených v prílohe III bodoch 6, 7 a 8.

3. Poskytovatelia ATS:

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

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

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

4. Členské štáty prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby centralizovaná služba spracovania a distribúcie letových plánov:

a) vypracovala a aktualizovala prevádzkové príručky obsahujúce potrebné pokyny a informácie umožňujúce ich zainteresovaným zamestnancom uplatňovať toto nariadenie;

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

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

5. Poskytovatelia letových navigačných služieb zabezpečia, aby všetci zainteresovaní zamestnanci boli náležite oboznámení s príslušnými ustanoveniami tohto nariadenia a primerane vyškolení na výkon ich pracovných funkcií.

6. Prevádzkovatelia prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby zamestnanci obsluhujúci zariadenia zabezpečujúce dátové spojenia boli náležite oboznámení s týmto nariadením a primerane vyškolení na výkon ich pracovných funkcií a, ak je to možné, aby bol návod na používanie zariadenia zabezpečujúceho dátové spojenie k dispozícii v pilotnej kabíne.

7. Členské štáty prijmú potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby zamestnanci zapojení do plánovania letov, ktorí obsluhujú IFPS, boli náležite oboznámení s požiadavkami ustanovenými v tomto nariadení a primerane vyškolení na výkon ich pracovných funkcií.

8. Členské štáty zabezpečia, aby sa všetky príslušné informácie o využívaní služieb dátového spojenia uverejnili vo vnútroštátnych leteckých informačných publikáciách.

Článok 14

Výnimky

1. V prípade, že osobitné skutočnosti založené na kritériách ustanovených v odseku 3 bránia lietadlám špecifického typu, aby splnili požiadavky tohto nariadenia, príslušné členské štáty oznámia Komisii najneskôr do 31. decembra 2012 podrobné informácie, ktoré opodstatňujú potrebu udeliť výnimky týmto typom lietadiel.

2. Komisia preskúma žiadosti o výnimky uvedené v odseku 1 a po konzultácii so zainteresovanými stranami prijme rozhodnutie v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004.

3. Kritériá uvedené v odseku 1 sú:

a) typy lietadiel, ktoré dosiahnu koniec svojho produkčného cyklu a ktoré sa vyrábajú v obmedzenom počte, a

b) typy lietadiel, pri ktorých by vzhľadom na starú konštrukciu boli neúmerné náklady na rekonštrukciu.

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Toto nariadenie sa uplatňuje od 7. februára 2013.

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

V Bruseli 16. januára 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda

PRÍLOHA I

Vzdušný priestor uvedený v článku 1 ods. 3

ČASŤ A

Vzdušný priestor uvedený v článku 1 ods. 3 písm. a) zahŕňa vzdušný priestor nad FL 285 v rámci týchto letových informačných oblastí (FIR) a horných letových informačných oblastí (UIR):

— Amsterdam FIR,

— Wien FIR,

— Barcelona UIR,

— Brindisi UIR,

— Brussels UIR,

— Canarias UIR,

— France UIR,

— Hannover UIR,

— Lisboa UIR,

— London UIR,

— Madrid UIR,

— Milano UIR,

— Rhein UIR,

— Roma UIR,

— Scottish UIR,

— Shannon UIR.

ČASŤ B

Vzdušný priestor uvedený v článku 1 ods. 3 písm. b) zahŕňa vzdušný priestor nad FL 285 vymedzený v časti A a okrem toho aj tieto letové informačné oblasti a horné letové informačné oblasti:

— Bratislava FIR,

— Bucuresti FIR,

— Budapest FIR,

— Kobenhavn FIR,

— Ljubljana FIR,

— Nicosia FIR,

— Praha FIR,

— Sofia FIR,

— Warszawa FIR,

— Finland UIR južne od 61°30′,

— Hellas UIR,

— Malta UIR,

— Riga UIR,

— Sweden UIR južne od 61°30′,

— Tallin UIR,

— Vilnius UIR.

PRÍLOHA II

Vymedzenie služieb dátového spojenia uvedených v článkoch 3, 4, 5 a 7 a v prílohe IV

1. *Vymedzenie schopnosti spustenia komunikácie prostredníctvom dátového spojenia (DLIC)*

Služba DLIC umožní výmenu informácií potrebných na vytvorenie komunikácie prostredníctvom dátového spojenia medzi systémami pre dátové spojenie na zemi a v lietadle.

Služba DLIC sa poskytuje s cieľom podporiť:

— jednoznačné prepojenie letových dát z lietadla s údajmi z letového plánu používanými útvarom ATS,

— výmenu informácií podporovaného druhu a verzie aplikácie zem-vzduch a

— poskytovanie adresových informácií subjektu, na ktorom je umiestnená aplikácia.

Výmeny medzi systémami pre dátové spojenie v lietadle a na zemi s cieľom poskytovať službu DLIC musia byť v súlade s:

— prevádzkovými metódami, diagramami časových sekvencií a správami pre spustenie DLIC a kontaktnými funkciami DLIC uvedenými v oddiele 4.1 dokumentu Eurocae určenom v prílohe III bode 11,

— bezpečnostnými požiadavkami stanovenými v oddiele 4.2.2 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11,

— požiadavkami na výkon stanovenými v oddiele 4.3.2 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11.

2. *Vymedzenie služby riadenia komunikácie ATC (ACM)*

Služba ACM poskytuje automatickú pomoc letovým posádkam a riadiacim letovej prevádzky pri vykonávaní prevodu komunikácie (dátovej a hlasovej) ATC vrátane:

— prvotného vytvorenia CPDLC s útvarom ATS,

— prenosu CPDLC a hlasu pri lete z jedného útvaru ATS na nasledujúci útvar ATS alebo s cieľom nariadiť zmenu hlasového kanálu v rámci útvaru alebo sektora ATS,

— zvyčajného ukončenia CPDLC s útvarom ATS.

Výmeny medzi systémami zabezpečujúcimi dátové spojenie v lietadle a na zemi musia byť v prípade vykonávania služby ACM v súlade s:

— prevádzkovými metódami a diagramami časových sekvencií stanovenými v oddieloch 5.1.1.1.1 až 5.1.1.1.7 a 5.1.1.2 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11,

— bezpečnostnými požiadavkami stanovenými v oddiele 5.1.2.3 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11 s výnimkou požiadaviek týkajúcich sa následného povolenia,

— požiadavkami na výkon pre fázu letu na trati stanovenými v oddiele 5.1.3.2 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11.

3. *Vymedzenie služby v oblasti povoľovania a informácií ATC (ACL)*

Služba ACL zabezpečí, aby letové posádky a riadiaci mohli vykonávať prevádzkové výmeny vrátane:

— žiadostí a správ smerom od letových posádok k riadiacim letovej prevádzky,

— povolení, pokynov a oznámení vydaných riadiacimi letovej prevádzky letovým posádkam.

Výmeny medzi systémami dátového spojenia v lietadle a na zemi s cieľom poskytovať službu ACL musia byť v súlade s:

— prevádzkovými metódami a diagramami časových sekvencií stanovenými v oddieloch 5.2.1.1.1 až 5.2.1.1.4 a 5.2.1.2 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11,

— spoločným podsúborom prvkov správ podľa oddielu 5.2.1.1.5 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11, ako je primerané pre prevádzkové prostredie na trase,

— bezpečnostnými požiadavkami stanovenými v oddiele 5.2.2.3 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11,

— požiadavkami na výkon pre fázu letu na trati stanovenými v oddiele 5.2.3.2 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11.

4. *Definícia služby kontroly mikrofónu ATC (AMC)*

Služba AMC poskytuje riadiacim letovej prevádzky možnosť posielať pokyn viacerým lietadlám vybaveným dátovým spojením v rovnakom čase s cieľom dať letovým posádkam pokyn, aby skontrolovali, či ich zariadenie hlasovej komunikácie neblokuje daný hlasový kanál.

Tento pokyn sa vydá iba pre lietadlá, ktoré sú naladené na blokovanú frekvenciu.

Výmeny medzi systémami dátového spojenia v lietadle a na zemi s cieľom poskytovať službu AMC musia byť v súlade s:

— prevádzkovými metódami a diagramami časových sekvencií stanovenými v oddieloch 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 a 5.3.1.2 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11,

— bezpečnostnými požiadavkami stanovenými v oddiele 5.3.2.3 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11,

— požiadavkami na výkon stanovenými v oddiele 5.3.3.2 dokumentu Eurocae vymedzeného v prílohe III bode 11.

PRÍLOHA III

Ustanovenia ICAO uvedené v článkoch 3, 5, 6, 7, 8, 9 a 13 a v prílohe IV

Dokumenty Eurocae uvedené v článkoch 3 a 13 a v prílohe II

1. Článok B, OPS 1.030 prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91.

2. Kapitola 3 – Letecká telekomunikačná sieť, oddiel 3.5.1.1 „Riadenie kontextu“ (CM) body aplikácie a) a b) prílohy 10 k ICAO – Letecké telekomunikácie – zväzok III, časť I (komunikačné systémy pre digitálne údaje) [prvé vydanie z júla 1995 obsahujúce zmenu a doplnenie 81 (23.11.2006)].

3. Kapitola 3 – Letecká telekomunikačná sieť, oddiel 3.5.2.2 „Komunikácia prostredníctvom dátového spojenia medzi riadiacim a pilotom“ (CPDLC) body aplikácie a) a b) prílohy 10 k ICAO – Letecké telekomunikácie – zväzok III, časť I (komunikačné systémy pre digitálne údaje) [prvé vydanie z júla 1995 obsahujúce zmenu a doplnenie 81 (23.11.2006)].

4. Kapitola 3 – Letecká telekomunikačná sieť, oddiely 3.3, 3.4 a 3.6 prílohy 10 k ICAO – Letecké telekomunikácie – zväzok III, časť I (komunikačné systémy pre digitálne údaje) [prvé vydanie z júla 1995 obsahujúce zmenu a doplnenie 81 (23.11.2006)].

5. Kapitola 6 – Digitálne spojenie zem-vzduch VKV (VDL) prílohy 10 k ICAO – Letecké telekomunikácie – zväzok III, časť I (komunikačné systémy pre digitálne údaje) [prvé vydanie z júla 1995 obsahujúce zmenu a doplnenie 81 (23.11.2006)].

6. Kapitola 3 – Všeobecné postupy pre medzinárodné letecké telekomunikačné služby, oddiel 3.5.1.5 prílohy 10 k ICAO – Letecké telekomunikácie – zväzok II (komunikačné postupy) [šieste vydanie z októbra 2001 obsahujúce zmenu a doplnenie 81 (23.11.2006)].

7. Kapitola 2 – Všeobecné – oddiely 2.25.3 prílohy 11 k ICAO – Letecké dopravné služby [trináste vydanie z júla 2001 obsahujúce zmenu a doplnenie 45 (16.7.2007)].

8. Kapitola 6 – Požiadavky služieb v oblasti leteckej dopravy na komunikácie – oddiely 6.1.1.2 prílohy 11 k ICAO – Letecké dopravné služby [trináste vydanie z júla 2001 obsahujúce zmenu a doplnenie 45 (16.7.2007)].

9. Eurocae ED-111, Funkčné špecifikácie pre pozemné zaznamenávanie CNS/ATM, júl 2002 vrátane zmeny a doplnenia 1 (30.7.2003).

10. Eurocae ED-100 (september 2000) a ED-100A (apríl 2005), Požiadavky interoperability na aplikácie ATS využívajúce dátové spojenia ARINC 622.

11. Eurocae ED-120 Norma pre požiadavky na bezpečnosť a výkon služieb dátového spojenia v leteckej doprave v rámci kontinentálneho vzdušného priestoru uverejnená v máji 2004 vrátane zmeny 1 uverejnenej v apríli 2007 a zmeny 2 uverejnenej v októbri 2007.

PRÍLOHA IV

Požiadavky uvedené v článkoch 5, 6, 7, 8 a 9

Časť A: Požiadavky na dvojcestnú komunikáciu

1. Koncovou dátovou komunikáciou sa zaistí bezproblémové poskytovanie a používanie komunikačných služieb vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 3.

2. Koncová dátová komunikácia podporuje výmenu správ na podporu služieb dátového spojenia definovaných v prílohe II v súlade so spoločným štandardizovaným súborom správ.

3. Koncová dátová komunikácia podporuje spoločný štandardizovaný koncový mechanizmus ochrany tak, aby sa zaistila celistvosť prijímaných správ v súlade s bezpečnostnými požiadavkami na služby dátového spojenia definované v prílohe II.

Časť B: Požiadavky na komunikáciu zem-vzduch založenú na ATN a VDL režim 2

1. Komunikácia zem-vzduch sa navrhne tak, aby podporovala koncovú komunikáciu a zabezpečila bezproblémové poskytovanie a používanie komunikačných služieb pre aplikácie zem-vzduch definované v normách ICAO uvedených v prílohe III bodoch 2 a 3 vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 3.

2. Komunikácia zem-vzduch je v súlade s bezpečnostnými a výkonnostnými požiadavkami služieb dátového spojenia definovaných v prílohe II.

3. Komunikácia zem-vzduch sa zakladá na spoločnej metóde adresovania.

4. Prenos a príjem dátových jednotiek medzi pozemnými a lietadlovými systémami, na ktorých sú umiestnené aplikácie zem-vzduch definované v normách ICAO uvedených v prílohe III bodoch 2 a 3, sa zakladá na komunikačných protokoloch spĺňajúcich normy ICAO definujúce leteckú telekomunikačnú sieť uvedenú v prílohe III bode 4.

5. Vlastnosti pozemného a lietadlového komunikačného systému a prenos a príjem bitových rámcov medzi pozemnými a lietadlovými komunikačnými systémami sú v súlade s normami ICAO definujúcimi vysokofrekvenčné digitálne spojenie, VDL režim 2, uvedené v prílohe III bode 5.

Časť C: Požiadavky na komunikáciu zem-vzduch založenú na iných komunikačných protokoloch

1. Komunikácia zem-vzduch sa navrhne tak, aby podporovala koncovú komunikáciu a zabezpečila bezproblémové poskytovanie a používanie komunikačných služieb pre aplikácie zem-vzduch definované v normách ICAO uvedených v prílohe III bodoch 2 a 3 vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 3.

2. Komunikácia zem-vzduch je v súlade s bezpečnostnými a výkonnostnými požiadavkami služieb dátového spojenia definovaných v prílohe II.

3. Komunikácia zem-vzduch sa zakladá na spoločnej metóde adresovania.

4. Prenos a príjem bitových rámcov medzi pozemnými a lietadlovými komunikačnými systémami sa zakladá na komunikačných protokoloch spĺňajúcich podmienky stanovené v časti D.

Časť D: Podmienky uvedené v časti C

1. Komunikačné protokoly musia podporovať koncovú komunikáciu.

2. Komunikačné protokoly sa musia podrobiť bezpečnostnej previerke a preukázať, že sú v súlade s bezpečnostnými a výkonnostnými požiadavkami na služby dátového spojenia definovanými v prílohe II.

3. Komunikačné protokoly musia podporovať obojstrannú dvojbodovú komunikáciu a využívať tie časti rádiového frekvenčného spektra, ktoré ICAO identifikovala ako vhodné pre dátovú komunikáciu zem-vzduch na podporu služieb leteckej premávky.

4. Komunikačné protokoly musia obsahovať mechanizmus na transparentné riadenie mobilnej prepojiteľnosti medzi pozemnými a palubnými stanovišťami.

5. Komunikačné protokoly musia byť špecifikované a overené, a to vzhľadom na predpisy týkajúce sa letovej spôsobilosti a prevádzkových osvedčení a aplikovateľné na letecké komunikačné zariadenia.

6. Komunikačné systémy podporujúce tieto protokoly nesmú negatívne vplývať na pozemné a palubné zariadenia podporujúce VDL 2.

PRÍLOHA V

Požiadavky na hodnotenie zhody alebo vhodnosti používania komponentov uvedené v článku 11

1. Kontrola musí preukázať zhodu alebo vhodnosť použitia komponentov implementujúcich služby dátového spojenia, koncovú komunikáciu a komunikáciu zem-vzduch s príslušnými požiadavkami tohto nariadenia počas prevádzky týchto komponentov v testovacom prostredí.

2. Výrobca riadi činností spojené s posudzovaním zhody, a najmä:

   — vymedzí vhodné testovacie prostredie,

   — overí, či sa v pláne testovania opisujú komponenty v testovacom prostredí,

   — overí, či plán testovania pokrýva všetky uplatniteľné požiadavky,

   — zaistí jednotnosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu testovania,

   — naplánuje organizáciu testov, personál, montáž a konfiguráciu testovacej platformy,

   — vykoná kontroly a testy v súlade s plánom testovania,

   — vypracuje správu, v ktorej predloží výsledky kontrol a testov.

3. Výrobca zaistí, aby komponenty implementujúce služby dátového spojenia, koncovú komunikáciu a komunikáciu zem-vzduch, ktoré sú integrované v testovacom prostredí, spĺňali uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia.

4. Na základe uspokojivého ukončenia kontroly zhody alebo vhodnosti použitia 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 prílohou III bodom 3 nariadenia (ES) č. 552/2004.

PRÍLOHA VI

Podmienky uvedené v článku 12

1. Poskytovateľ letových navigačných služieb musí mať v rámci organizácie zavedené metódy vykazovania, ktorými sa zaistí a preukáže nestrannosť a nezávislosť rozhodovania v súvislosti s činnosťami overovania.

2. Poskytovateľ letových navigačných služieb musí zabezpečiť, aby zamestnanci, ktorí sa podieľajú na činnostiach overovania, vykonávali kontroly s najväčšou možnou odbornou dôkladnosťou a technickou odbornosťou a aby neboli vystavení žiadnym tlakom a pohnútkam, najmä finančného charakteru, ktoré by mohli mať vplyv na rozhodovanie alebo výsledky testov, najmä zo strany osôb alebo skupín, na ktorých majú výsledky testov určitý vplyv.

3. Poskytovateľ letových navigačných služieb musí zabezpečiť, aby zamestnanci, ktorí sa podieľajú na procesoch overovania, mali prístup k vybaveniu, ktoré im umožňuje riadne vykonať požadované kontroly.

4. Poskytovateľ letových navigačných služieb musí zabezpečiť, aby zamestnanci, ktorí sa podieľajú na procesoch overovania, absolvovali dôkladný technický a odborný výcvik, mali dostatočné poznatky o požiadavkách na overovania, ktoré majú vykonať, primerané skúsenosti s takýmito operáciami a schopnosť požadovanú na vystavenie vyhlásení, záznamov a správ s cieľom preukázať, že kontroly sa vykonali.

5. Poskytovateľ letových navigačných služieb musí zabezpečiť, aby personál, ktorý sa podieľa na procesoch overovania, bol schopný vykonávať kontroly nestranne. Jeho odmena nebude závisieť od počtu vykonaných kontrol ani od výsledkov takýchto kontrol.

PRÍLOHA VII

Časť A: Požiadavky na kontrolu systémov uvedených v článku 12 ods. 1

1. Overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa preukáže zhoda týchto systémov s uplatniteľnými požiadavkami tohto nariadenia v hodnotiacom prostredí, v ktorom sa odráža prevádzkový kontext týchto systémov.

2. Overenie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa vykoná v súlade s primeranými a uznanými testovacími postupmi.

3. Testovacie nástroje využívané na overovanie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 musia mať primerané funkcionality.

4. Overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa získajú prvky technického súboru požadovaného na základe prílohy IV bodu 3 nariadenia (ES) č. 552/2004 vrátane týchto prvkov:

   — opis implementácie,

   — správa o kontrolách a testoch uskutočnených pred uvedením systému do prevádzky.

5. Poskytovateľ letových navigačných služieb riadi činnosti overovania, a najmä:

   — vymedzí vhodné prevádzkové a technické hodnotiace prostredie, v ktorom sa odráža prevádzkové prostredie,

   — overí, či sa v pláne testovania opisuje integrácia systémov uvedených v článku 1 ods. 2 v prevádzkovom a technickom hodnotiacom prostredí,

   — overí, či plán testovania pokrýva všetky požiadavky týkajúce sa interoperability a výkonu tohto nariadenia,

   — zabezpečí jednotnosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu testovania,

   — naplánuje organizáciu testov, personál, inštaláciu a konfiguráciu testovacej platformy,

   — vykoná kontroly a testy uvedené v pláne testovania,

   — vypracuje správu, v ktorej predloží výsledky kontrol a testov.

6. Poskytovateľ letových navigačných služieb zaistí, aby systémy uvedené v článku 1 ods. 2 prevádzkované v prevádzkovom hodnotiacom prostredí spĺňali uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia.

7. Na základe uspokojivého ukončenia overenia zhody poskytovatelia letových navigačných služieb vystavia vyhlásenie ES o overení systému a predložia ho vnútroštátnemu dozornému orgánu spolu s technickým súborom požadovaným na základe článku 6 nariadenia (ES) č. 552/2004.

Časť B: Požiadavky na kontrolu systémov uvedených v článku 12 ods. 2

1. Overenie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 preukáže zhodu týchto systémov s uplatniteľnými požiadavkami tohto nariadenia v hodnotiacom prostredí, v ktorom sa odráža prevádzkový kontext týchto systémov.

2. Overenie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa vykoná v súlade s primeranými a uznanými testovacími postupmi.

3. Testovacie nástroje využívané na overovanie systémov uvedených v článku 1 ods. 2 musia mať primerané funkcionality.

4. Overením systémov uvedených v článku 1 ods. 2 sa získajú prvky technického súboru požadovaného na základe prílohy IV bodu 3 nariadenia (ES) č. 552/2004 vrátane týchto prvkov:

   — opis implementácie,

   — správa o kontrolách a testoch uskutočnených pred uvedením systému do prevádzky.

5. Poskytovateľ letových navigačných služieb vymedzí primerané prevádzkové a technické hodnotiace prostredie, v ktorom sa odráža prevádzkové prostredie, a činnosťami overenia poverí oznámený subjekt.

6. Oznámený subjekt riadi kontrolu, a najmä:

   — overí, či sa v pláne testovania opisuje integrácia systémov uvedených v článku 1 ods. 2 v prevádzkovom a technickom hodnotiacom prostredí,

   — overí, či sú v pláne testovania zahrnuté všetky požiadavky tohto nariadenia,

   — zabezpečí jednotnosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu testovania,

   — naplánuje organizáciu testov, personál, inštaláciu a konfiguráciu testovacej platformy,

   — vykoná kontroly a testy uvedené v pláne testovania,

   — vypracuje správu, v ktorej predloží výsledky kontrol a testov.

7. Oznámený subjekt zaistí, aby systémy uvedené v článku 1 ods. 2 prevádzkované v prevádzkovom hodnotiacom prostredí spĺňali uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia.

8. Oznámený subjekt na základe uspokojivého ukončenia overovania vystaví osvedčenie o zhode v súvislosti s vykonanými úlohami.

9. Poskytovateľ letových navigačných služieb následne vystaví vyhlásenie ES o overení systému a predloží ho vnútroštátnemu dozornému orgánu spolu s technickým súborom požadovaným na základe článku 6 nariadenia (ES) č. 552/2004.