Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►**B**

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1206/2011

ze dne 22. listopadu 2011,

kterým se stanoví požadavky na identifikaci letadla pro účely přehledu v jednotném evropském nebi

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 305, 23.11.2011, s. 23)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/587 ze dne 29. dubna 2020	L 138	1	30.4.2020

▼B

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1206/2011

ze dne 22. listopadu 2011,

kterým se stanoví požadavky na identifikaci letadla pro účely přehledu v jednotném evropském nebi

(Text s významem pro EHP)

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na systémy, které přispívají k poskytování přehledových informací, jejich složky a související postupy v zájmu zajištění jednoznačné a nepřetržité individuální identifikace letadla v rámci EATMN.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na řetězec v rámci přehledu, který sestává:

a) z palubních složek přehledových systémů a jejich souvisejících postupů;

b) z pozemních přehledových systémů, jejich složek a souvisejících postupů;

c) ze systémů a postupů pro letové provozní služby, zejména systémů zpracování letových údajů, systémů zpracování přehledových dat a systémů rozhraní člověk-stroj;

d) ze systémů komunikace země-země a vzduch-země, jejich složek a souvisejících postupů používaných pro šíření přehledových dat.

2. Toto nařízení se vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu v souladu s pravidly pro let podle přístrojů v rámci vzdušného prostoru vymezeného v čl. 1 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ([1]).

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

Použijí se rovněž tyto definice:

1) „identifikací letadla“ se rozumí skupina písmen, číslic nebo jejich kombinace, která je buď totožná s volací značkou letadla nebo je kódovaným ekvivalentem volací značky letadla, jež se má používat v komunikaci vzduch-země, a která se používá k identifikaci letadla v komunikaci země-země v rámci letových provozních služeb;

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

▼B

2) „kódem SSR“ se rozumí jeden z 4 096 identifikačních kódů sekundárního přehledového radaru, které mohou být vysílány palubními složkami přehledových systémů;

3) „individuálním kódem SSR“ se rozumí čtyřmístný identifikační kód sekundárního přehledového radaru s posledními číslicemi jinými než „00“;

4) „identifikací letadla sestupným spojem“ se rozumí identifikace letadla vysílaná palubními složkami přehledových systémů prostřednictvím přehledového systému vzduch-země;

5) „kódem viditelnosti “ se rozumí individuální kód SSR určený pro zvláštní účely;

6) „přeletem“ se rozumí let, který vstoupí do vymezeného vzdušného prostoru z přilehlého prostoru, načež pokračuje přes vymezený vzdušný prostor a vystoupí z vymezeného vzdušného prostoru do vnějšího přilehlého prostoru;

7) „příletem“ se rozumí let, který vstoupí do vymezeného vzdušného prostoru z přilehlého prostoru, načež pokračuje přes vymezený vzdušný prostor a přistane v místě určení v rámci vymezeného vzdušného prostoru;

8) „odletem“ se rozumí let, který má původ na letišti v rámci vymezeného vzdušného prostoru, načež pokračuje přes vymezený vzdušný prostor a buď přistane na letišti ve vymezeném vzdušném prostoru, nebo vystoupí z vymezeného vzdušného prostoru do vnějšího přilehlého prostoru;

9) „provozovatelem“ se rozumí osoba, organizace nebo podnik zabývající se provozováním letadel nebo nabízející provozování letadel;

10) „seznamem přidělených kódů“ se rozumí dokument podávající celkový přehled o rozdělení kódů SSR členským státům a stanovištím služeb letového provozu (ATS), jenž byl schválen členskými státy a zveřejněn v evropském oblastním navigačním plánu ICAO;

11) „řetězcem v rámci kooperativního přehledu“ se rozumí řetězec v rámci přehledu, který k určení položek přehledových dat vyžaduje jak pozemní, tak palubní složky;

12) "integrovaným systémem počátečního zpracování letového plánu" se rozumí systém v rámci evropské sítě uspořádání letového provozu, jehož prostřednictvím se centralizovaná služba zpracování a distribuce letového plánu zabývající se přijímáním, potvrzováním a distribucí letových plánů poskytuje v rámci vzdušného prostoru, na nějž se vztahuje toto nařízení.

Článek 4

Požadavky na výkonnost

1. Členské státy odpovědné za poskytování letových provozních služeb ve vzdušném prostoru vymezeném v příloze I zajistí, aby byla zavedena možnost stanovit individuální identifikaci letadla pomocí identifikace letadla sestupným spojem u:

▼B

a) nejméně 50 % všech přeletů vymezeného vzdušného prostoru jednotlivých členských států a

b) nejméně 50 % celkového kombinovaného počtu všech příletů a odletů v rámci vymezeného vzdušného prostoru jednotlivých členských států.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby řetězec v rámci kooperativního přehledu disponoval funkcí umožňující stanovit individuální identifikaci letadla pomocí identifikace letadla sestupným spojem nejpozději do 2. ledna 2020.

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb stanovující individuální identifikaci letadla pomocí identifikace letadla sestupným spojem zajistí, aby postupovali v souladu s požadavky stanovenými v příloze II.

4. Poskytovatelé letových navigačních služeb stanovující individuální identifikaci letadla pomocí individuálních kódů SSR mimo vzdušný prostor vymezený v příloze I zajistí, aby postupovali v souladu s požadavky stanovenými v příloze III.

5. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby:

a) byly zavedeny systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) jako systémy nezbytné na podporu požadavků stanovených v odstavcích 3 a 4 tohoto článku;

b) byly zavedeny systémy nebo postupy uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) nezbytné k tomu, aby řídící letového provozu informovaly, pokud dojde k neúmyslnému dvojímu přidělení kódu SSR.

6. Členské státy přijmou zajistí:

a) aby centralizované službě zpracování a distribuce letového plánu uvedené v bodě 1 přílohy II byly ohlášeny části vzdušného prostoru na podporu požadavků odstavců 1 a 2 tohoto článku a písmene b) tohoto odstavce;

b) aby byly integrovaným systémem počátečního zpracování letového plánu sděleny všem dotčeným poskytovatelům letových navigačních služeb ty lety, které jsou způsobilé pro využití kódu viditelnosti uvedeného v písmenu c);

c) aby se všechny členské státy v koordinaci s evropskými třetími zeměmi dohodly na přidělení jediného kódu viditelnosti výhradně těm letadlům, u nichž je individuální identifikace letadla stanovena pomocí identifikace letadla sestupným spojem.

▼B

Článek 5

Požadavky na bezpečnost

1. Členské státy zajistí, aby jakýmkoli změnám stávajících systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) nebo zavedení nových systémů předcházelo posouzení bezpečnosti, včetně identifikace nebezpečí a posouzení a zmírnění rizik, provedené dotčenými stranami.

2. Během posouzení uvedeného v odstavci 1 se zohlední alespoň požadavky stanovené v příloze IV.

Článek 6

Shoda složek nebo vhodnost složek k používání

Před vydáním prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání podle článku 5 nařízení (ES) č. 552/2004 posoudí výrobci složek systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 tohoto nařízení nebo jejich zplnomocnění zástupci usazení v Unii shodu těchto složek nebo vhodnost těchto složek k používání v souladu s požadavky stanovenými v příloze V.

Za přijatelné postupy pro posouzení shody složek se však považují rovněž jiné procesy certifikace, které jsou v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ([1]), pokud zahrnují prokázání souladu s platnými požadavky na výkonnost a bezpečnost stanovenými v tomto nařízení.

Článek 7

Ověření systémů

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří mohou prokázat nebo kteří prokázali, že splňují podmínky stanovené v příloze VI, provedou ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy VII.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří nemohou prokázat, že splňují podmínky stanovené v příloze VI, uzavřou subdodavatelskou smlouvu s oznámeným subjektem o ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d). Toto ověření se provede v souladu s požadavky stanovenými v části B přílohy VII.

3. Za přijatelné postupy pro ověření systémů se považují certifikační procesy v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008, pokud zahrnují prokázání shody s platnými požadavky na výkonnost a bezpečnost stanovenými v tomto nařízení.

([1]) Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B

Článek 8

Dodatečné požadavky pro poskytovatele letových navigačních služeb

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby všichni dotčení zaměstnanci byli řádně informováni o požadavcích stanovených v tomto nařízení a absolvovali dostatečný výcvik pro výkon své pracovní funkce.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb:

a) vypracují a udržují provozní příručky obsahující pokyny a informace nezbytné k tomu, aby všichni příslušní zaměstnanci mohli používat toto nařízení;

b) zajistí, aby příručky uvedené v písmenu a) byly dostupné a aktualizované a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala odpovídajícímu řízení jakosti a uspořádání dokumentace;

c) zajistí, aby pracovní metody a provozní postupy byly v souladu s tímto nařízením.

Článek 9

Dodatečné požadavky pro provozovatele

1. Provozovatelé přijmou nezbytná opatření pro zajištění toho, aby zaměstnanci provozující a udržující přehledové vybavení byli informováni o příslušných ustanoveních tohoto nařízení a absolvovali dostatečný výcvik pro výkon své pracovní funkce a aby pokyny k používání tohoto vybavení byly k dispozici v pilotní kabině.

2. Provozovatelé přijmou nezbytná opatření pro zajištění toho, aby byla v případě, že si to vyžádají provozní podmínky podle čl. 4 odst. 1 a čl. 4 odst. 2, zajištěna identifikace letadla sestupným spojem.

3. Provozovatelé zajistí, aby stanovení identifikace letadla sestupným spojem uvedené v odstavci 4 bylo v souladu s položkou 7 „identifikace letadla“ letového plánu uvedeného v bodu 2 přílohy nařízení Komise (ES) č. 1033/2006 ([1]).

4. Provozovatelé letadel, která mohou měnit identifikaci letadla sestupným spojem uvedenou v odstavci 2 za letu, zajistí, aby ke změně identifikace letadla sestupným spojem došlo během letu pouze za předpokladu, že o to požádá poskytovatel letových navigačních služeb.

Článek 10

Dodatečné požadavky pro členské státy

Členské státy zajistí soulad s tímto nařízením, včetně zveřejnění příslušných informací ve vnitrostátních leteckých informačních příručkách.

([1]) Úř. věst. L 186, 7.7.2006, s. 46.

▼B

Článek 11

Výjimky

1. Ve zvláštním případě přístupových oblastí, ve kterých jsou letové provozní služby poskytovány vojenskými jednotkami nebo pod vojenským dohledem, a v případě, že souladu s čl. 4 odst. 2 brání omezení spojená se zadáváním zakázek, sdělí členské státy Komisi do 31. prosince 2017 datum zajištění souladu s požadavkem na identifikaci letadla sestupným spojem, které musí být stanoveno nejpozději na den 2. ledna 2025.

2. Po konzultacích s manažerem struktury vzdušného prostoru a nejpozději do 31. prosince 2018 může Komise přezkoumat výjimky sdělené podle odstavce 1, které by mohly mít významný dopad na EATMN.

Článek 12

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 9. února 2012.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B

PŘÍLOHA I

Vzdušný prostor podle čl. 4 odst. 1 a čl. 4 odst. 4

Vzdušný prostor uvedený v čl. 4 odst. 1 a čl. 4 odst. 4 zahrnuje tyto letové informační oblasti (FIR) a horní letové informační oblasti (UIR):

1) Vídeň FIR,

2) Praha FIR,

3) Brusel FIR/UIR,

4) Bordeaux, Brest, Marseille, Paříž a Remeš FIR a Francie UIR;

5) Brémy, Langen a Mnichov FIR a Hannover a Rhein UIR;

6) Atény FIR a Řecko UIR,

7) Budapešť FIR,

8) Brindisi FIR/UIR, Milán FIR/UIR a Řím FIR/UIR,

9) Amsterdam FIR,

10) Bukurešť FIR.

▼B

PŘÍLOHA II

Požadavky na výkonnost podle čl. 4 odst. 3

1. Části vzdušného prostoru, ve kterých je individuální identifikace letadla stanovena pomocí identifikace letadla sestupným spojem, se ohlašují centralizované službě zpracování a distribuce letového plánu a zadávají se do integrovaného systému počátečního zpracování letového plánu.

2. S výjimkou případů, kdy platí jedna z podmínek uvedených v bodě 3, přidělí se kód viditelnosti stanovený v souladu s čl. 4 odst. 6 písm. c) odlétajícím letadlům nebo letadlům, u nichž je podle bodu 6 požadována změna kódu za těchto podmínek:

   a) identifikace letadel sestupným spojem se shoduje s odpovídajícím zápisem v letovém plánu pro dané letadlo;

   b) integrovaným systémem počátečního zpracování letového plánu bylo sděleno, že letadlo je pro přidělení kódu viditelnosti způsobilé.

3. Kód viditelnosti nesmí být přidělen letadlům uvedeným v bodě 2, pokud nastane jakákoliv z těchto okolností:

   a) poskytovatel letových navigačních služeb, který zažívá neplánované výpadky pozemních přehledových snímačů, zavedl nouzová opatření, která vyžadují, aby letadlům byly přiděleny individuální kódy SSR;

   b) výjimečná vojenská nouzová opatření vyžadují, aby poskytovatelé letových navigačních služeb přidělili letadlům individuální kódy SSR;

▼M1

   c) letadla, která jsou způsobilá pro přidělení kódu viditelnosti stanoveného v čl. 4 odst. 6 písm. c), vystoupí nebo jsou jinak odkloněna z části vzdušného prostoru uvedeného v bodě 1;

   d) státní letadla zapojená do operací nebo výcviku citlivých z hlediska daného státu, které vyžadují bezpečnost a důvěrnost.

▼B

4. Letadlům, kterým není přidělen kód viditelnosti stanovený v souladu s čl. 4 odst. 6 písm. c), se přidělí kód SSR, který je v souladu se seznamem přidělených kódů schváleným členskými státy v koordinaci s evropskými třetími zeměmi.

5. Po přidělení kódu SSR letadlu je třeba při nejbližší příležitosti ověřit a potvrdit, že kód SSR nastavený pilotem se shoduje s kódem přiděleným letu.

6. Kódy SSR přidělené letadlům, které se převádějí od poskytovatelů letových navigačních služeb v sousedních státech, se automaticky kontrolují, aby se zjistilo, zda lze tyto přidělené kódy zachovat v souladu se seznamem přidělených kódů schváleným členskými státy v koordinaci s evropskými třetími zeměmi.

▼B

7. Se sousedními poskytovateli letových navigačních služeb, kteří stanoví individuální identifikaci letadla pomocí individuálních kódů SSR, se zavedou formální ujednání, která obsahují alespoň:

   a) závazek vůči sousedním poskytovatelům letových navigačních služeb převádět letadla s ověřenými individuálními kódy SSR přidělenými v souladu se seznamem přidělených kódů schváleným členskými státy v koordinaci s evropskými třetími zeměmi;

   b) povinnost oznámit přijímajícím stanovištím veškeré zjištěné nesrovnalosti v provozu palubních složek přehledových systémů.

▼B

PŘÍLOHA III

Požadavky na výkonnost podle čl. 4 odst. 4

Jednotlivé systémy používané pro přidělování kódů SSR musí mít tyto funkční prvky:

a) kódy SSR jsou automaticky přidělovány letadlům v souladu se seznamem přidělených kódů schváleným členskými státy v koordinaci s evropskými třetími zeměmi;

b) kódy SSR přidělené letadlům, které se převádějí od poskytovatelů letových navigačních služeb v sousedních státech, se kontrolují, aby se zjistilo, zda lze tyto přidělené kódy zachovat v souladu se seznamem přidělených kódů schváleným členskými státy v koordinaci s evropskými třetími zeměmi;

c) kódy SSR jsou rozděleny do různých kategorií, aby bylo možné diferencované přidělování kódů;

d) kódy SSR z různých kategorií uvedených v písmenu c) jsou přidělovány podle směru letů;

e) k vícenásobnému přidělení téhož kódu SSR najednou dochází u letů provozovaných ve vzájemně si neodporujících směrech.

▼B

PŘÍLOHA IV

Požadavky podle článku 5

1. Požadavky na výkonnost uvedené v čl. 4 odst. 3 a 4, odst. 5 písm. b) a odst. 6.

2. Dodatečné požadavky uvedené v čl. 9 odst. 1, 2, 3 a 4.

▼B

PŘÍLOHA V

Požadavky na posouzení shody složek uvedených v článku 6 nebo vhodnosti těchto složek k používání

1. Činnosti spojené s ověřením souladu musí prokázat shodu složek nebo vhodnost složek k používání podle příslušných požadavků tohoto nařízení při provozu těchto složek ve zkušebním prostředí.

2. Výrobce řídí činnosti spojené s posouzením shody, přičemž zejména:

   a) určuje vhodné zkušební prostředí;

   b) ověřuje, zda jsou v plánu zkoušek popsány složky ve zkušebním prostředí;

   c) ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny příslušné požadavky;

   d) zajistí soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek;

   e) plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy;

   f) provádí kontroly a zkoušky v souladu s plánem zkoušek;

   g) vypracovává zprávu, ve které jsou předloženy výsledky kontrol a zkoušek.

3. Výrobce zajistí, aby složky uvedené v článku 6, jež jsou začleněny do zkušebního prostředí, splňovaly příslušné požadavky tohoto nařízení.

4. Po uspokojivém ověření shody nebo vhodnosti k používání výrobce vypracuje na svou odpovědnost prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání, v němž uvede zejména příslušné požadavky tohoto nařízení, které složka splňuje, a související podmínky používání v souladu s bodem 3 přílohy III nařízení (ES) č. 552/2004.

▼B

PŘÍLOHA VI

Podmínky podle čl. 7 odst. 1 a čl. 7 odst. 2

1. Poskytovatel letových navigačních služeb musí mít ve své organizaci zavedeny metody podávání zpráv, které zajišťují a prokazují, že činnosti spojené s ověřením byly provedeny nestranně a nezávisle.

2. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby zaměstnanci podílející se na postupech ověření prováděli kontroly na co nejvyšší úrovni odborné důvěryhodnosti a technické způsobilosti a aby nebyli vystaveni žádnému tlaku ani podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich rozhodování nebo výsledky jejich kontrol, především ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích kontrol zájem.

3. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby zaměstnanci podílející se na postupech ověření měli přístup k vybavení, které jim umožňuje řádně provádět požadované kontroly.

4. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby zaměstnanci podílející se na postupech ověření absolvovali důkladný technický a odborný výcvik, měli dostatečné znalosti o požadavcích na ověření, která mají provádět, odpovídající zkušenosti s těmito činnostmi a schopnosti nezbytné k vypracování prohlášení, záznamů a zpráv, které dokazují, že ověření bylo provedeno.

5. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby zaměstnanci podílející se na postupech ověření byli schopni provádět kontroly nestranně. Odměňování těchto zaměstnanců nesmí záviset na počtu provedených kontrol ani na výsledcích těchto kontrol.

▼B

PŘÍLOHA VII

ČÁST A

Požadavky na ověření systémů podle čl. 7 odst. 1

1. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí prokázat shodu těchto systémů s požadavky tohoto nařízení na výkonnost a bezpečnost ve zkušebním prostředí, které odráží provozní situaci těchto systémů.

2. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) se provádí v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.

3. Zkušební nástroje použité pro ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí mít vhodné funkce.

4. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí vést k vytvoření prvků technické dokumentace, které jsou požadovány v bodu 3 přílohy IV nařízení (ES) č. 552/2004, včetně těchto prvků:

   a) popisu provedení;

   b) zprávy o kontrolách a zkouškách provedených před uvedením systému do provozu.

5. Poskytovatel letových navigačních služeb řídí činnosti spojené s ověřením, přičemž zejména:

   a) určuje vhodné provozní a technické zkušební prostředí, které odráží provozní prostředí;

   b) ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) do provozního a technického zkušebního prostředí;

   c) ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny požadavky tohoto nařízení na výkonnost a bezpečnost;

   d) zajistí soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek;

   e) plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy;

   f) provádí kontroly a zkoušky uvedené v plánu zkoušek;

   g) vypracovává zprávu, ve které jsou předloženy výsledky kontrol a zkoušek.

6. Poskytovatel letových navigačních služeb zajistí, aby systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d), které jsou provozovány v provozním zkušebním prostředí, splňovaly požadavky tohoto nařízení na výkonnost a bezpečnost.

7. Po uspokojivém dokončení ověření shody poskytovatelé letových navigačních služeb vypracují prohlášení ES o ověření systémů a předloží je vnitrostátnímu dozorovému orgánu spolu s technickou dokumentací, jak požaduje článek 6 nařízení (ES) č. 552/2004.

▼B

ČÁST B

Požadavky na ověření systémů podle čl. 7 odst. 2

1. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí prokázat shodu těchto systémů s požadavky tohoto nařízení na výkonnost a bezpečnost ve zkušebním prostředí, které odráží provozní situaci těchto systémů.

2. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) se provádí v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.

3. Zkušební nástroje použité pro ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí mít vhodné funkce.

4. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí vést k vytvoření prvků technické dokumentace, které jsou požadovány v bodu 3 přílohy IV nařízení (ES) č. 552/2004, včetně těchto prvků:

   a) popisu provedení;

   b) zprávy o kontrolách a zkouškách provedených před uvedením systému do provozu.

5. Poskytovatel letových navigačních služeb určí vhodné provozní a technické zkušební prostředí, které odráží provozní prostředí, a provedení činností spojených s ověřením zadá oznámenému subjektu.

6. Oznámený subjekt řídí činnosti spojené s ověřením, přičemž zejména:

   a) ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) do provozního a technického zkušebního prostředí;

   b) ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny požadavky tohoto nařízení na výkonnost a bezpečnost;

   c) zajistí soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek;

   d) plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy;

   e) provádí kontroly a zkoušky v souladu s plánem zkoušek;

   f) vypracovává zprávu, ve které jsou předloženy výsledky kontrol a zkoušek.

7. Oznámený subjekt zajistí, aby systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d), které jsou provozovány v provozním zkušebním prostředí, splňovaly požadavky tohoto nařízení na výkonnost a bezpečnost.

8. Po uspokojivém dokončení úkolů spojených s ověřením oznámený subjekt vypracuje k úkolům, které provedl, osvědčení o shodě.

9. Poskytovatel letových navigačních služeb poté vypracuje prohlášení ES o ověření systému a předloží je vnitrostátnímu dozorovému orgánu spolu s technickou dokumentací, jak požaduje článek 6 nařízení (ES) č. 552/2004.