Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

►B

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1079/2012

zo 16. novembra 2012,

ktorým sa ustanovujú požiadavky na kanálový rozstup pri hlasovej komunikácii pre jednotný európsky vzdušný priestor

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 14)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 657/2013 z 10. júla 2013	L 190	37	11.7.2013
►M2	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2345 zo 14. decembra 2016	L 348	11	21.12.2016

▼B

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1079/2012

zo 16. novembra 2012,

ktorým sa ustanovujú požiadavky na kanálový rozstup pri hlasovej komunikácii pre jednotný európsky vzdušný priestor

(Text s významom pre EHP)

Článok 1

Predmet úpravy

V tomto nariadení sa ustanovujú požiadavky na koordinované zavedenie hlasovej komunikácie zem-vzduch založenej na kanálovom rozstupe 8,33 kHz.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky rádiá pracujúce v pásme 117,975 – l37 MHz (ďalej len „pásmo VHF“) pridelenom pre leteckú pohyblivú službu vrátane systémov, ich zložiek a súvisiacich postupov.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na systémy spracovania letových údajov slúžiace stanovištiam riadenia letovej prevádzky, ktoré poskytujú služby pre všeobecnú letovú prevádzku, na ich zložky a súvisiace postupy.

3. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky lety prevádzkované v rámci všeobecnej letovej prevádzky vo vzdušnom priestore regiónu EUR Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ďalej len „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]).

4. Požiadavky na prevod sa nevzťahujú na pridelenia frekvencií:

a) ktoré zostanú v kanálovom rozstupe 25 kHz na týchto frekvenciách:

i) tiesňovej frekvencii (121,5 MHz);

ii) pomocnej frekvencii pre činnosti pátrania a záchrany (123,1 MHz);

iii) frekvenciách VHF číslicového spoja (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz a 136,975 MHz) a

iv) frekvenciách systému adresovania a hlásenia leteckých komunikácií (ACARS – aircraft communications addressing and reporting system) (131,525 MHz, 131,725 MHz a 131,825 MHz);

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.

▼B

b) ak sa používa modulácia nosnej frekvencie v rámci kanálového rozstupu 25 kHz.

5. Možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz sa nevyžaduje od rádií, ktoré sa majú prevádzkovať výlučne v rámci jedného alebo niekoľkých pridelení frekvencií, ktoré zostanú v kanálovom rozstupe 25 kHz.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa použije vymedzenie pojmov stanovené v článku 2 nariadenia (ES) č. 549/2004. Okrem toho sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „kanál“ znamená číselné označenie používané v spojení s nastavením zariadenia hlasovej komunikácie, ktoré umožňuje jedinečnú identifikáciu vhodnej rádiokomunikačnej frekvencie a kanálového rozstupu;

2. „kanálový rozstup 8,33 kHz“ znamená kanálový rozstup, kde nominálne stredné frekvencie kanálu sú navzájom oddelené v intervaloch po 8,33 kHz;

3. „rádio“ znamená akékoľvek nainštalované, prenosné alebo ručné zariadenie určené na prenos a/alebo prijímanie vysielania v pásme VHF;

4. „ústredný register“ znamená register, v ktorom vnútroštátny manažér frekvencií registruje potrebné prevádzkové, technické a administratívne údaje pre každé pridelenie frekvencie v súlade s nariadením (EÚ) č. 677/2011;

5. „prevod na 8,33 kHz“ znamená nahradenie pridelenia frekvencií s kanálovým rozstupom 25 kHz registrovaného v ústrednom registri pridelením frekvencií s kanálovým rozstupom 8,33 kHz;

6. „pridelenie frekvencie“ znamená povolenie udelené zo strany členského štátu na používanie rádiovej frekvencie alebo kanálu rádiovej frekvencie na základe stanovených podmienok na účel činnosti rádiového vybavenia;

7. „prevádzkovateľ“ znamená osobu, organizáciu alebo podnik, ktoré sa zaoberajú prevádzkou lietadiel alebo ponúkajú prevádzku lietadiel;

8. „lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti“ znamenajú akékoľvek lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti, tak ako sú definované v prílohe 2 k Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“);

9. „štátne lietadlo“ znamená akékoľvek lietadlo, ktoré používajú ozbrojené sily, colná správa alebo polícia;

▼B

10. „prevádzka s moduláciou nosnej frekvencie“ znamená prípad, keď stanovené operačné pokrytie nemôže zaistiť jediný pozemný vysielač a keď sú signály z dvoch alebo viacerých pozemných vysielačov vyrovnané nominálnou strednou frekvenciou kanálu s cieľom minimalizovať problémy rušenia;

11. „rádiové vybavenie lietadiel“ znamená jedno alebo viac rádií umiestnených na palube lietadla, ktoré používa oprávnený člen letovej posádky za letu;

12. „modernizácia rádia“ znamená nahradenie rádia iným modelom rádia alebo rádiom s iným číslom dielu;

13. „určené operačné pokrytie“ znamená objem vzdušného priestoru, v ktorom sa poskytuje určitá služba a v ktorom sa službe poskytuje frekvenčná ochrana;

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

15. „pracovisko“ znamená zariadenie a technické vybavenie, v ktorom pracovník letových prevádzkových služieb (ďalej len „ATS“) plní úlohy týkajúce sa jeho pracovných povinností;

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

17. „koordinačná dohoda“ znamená dohodu medzi dvoma susednými stanovišťami ATS, ktorá stanovuje spôsob koordinácie ich zodpovednosti za riadenie letovej prevádzky;

18. „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, validácia a distribúcia letových plánov v rámci vzdušného priestoru, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie;

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

20. „prevádzkovateľ letiska“ znamená riadiaci orgán letiska, ako je vymedzený v nariadení Rady (EHS) č. 95/93 ([1]);

21. „komunikácia pri riadení prevádzky“ znamená komunikáciu uskutočňovanú prevádzkovateľmi lietadiel, ktorá má tiež vplyv na bezpečnosť leteckej dopravy a pravidelnosť a efektívnosť letov.

([1]) Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1.

▼B

Článok 4

Požiadavky na interoperabilitu a výkonnosť rádiového vybavenia

1. Výrobcovia rádií, ktoré majú byť prevádzkované v pásme VHF alebo ich oprávnení zástupcovia usadení v Únii zabezpečia, aby od 17. novembra 2013 mali všetky rádiá uvedené na trh možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz.

2. Poskytovatelia letových navigačných služieb, prevádzkovatelia a iní užívatelia alebo vlastníci rádií zabezpečia, aby akékoľvek rádiové vybavenie uvedené do prevádzky od 17. novembra 2013 malo možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz.

3. Členské štáty zabezpečia, aby lietadlá, ktorým bolo samostatné osvedčenie o letovej spôsobilosti alebo samostatné povolenie na let prvýkrát v Únii vydané 17. novembra 2013 alebo po tomto dni a na ktoré sa vzťahuje požiadavka na rádiové vybavenie, boli vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz.

4. Poskytovatelia letových navigačných služieb, prevádzkovatelia a iní užívatelia alebo vlastníci rádií zabezpečia, aby ich rádiá od 17. novembra 2013 mali možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz, kedykoľvek prejdú modernizáciou.

5. Členské štáty zabezpečia, aby najneskôr do 31. decembra 2017 mali všetky rádiá možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz s výnimkou pozemných rádií prevádzkovaných poskytovateľmi letových navigačných služieb.

6. Okrem možnosti kanálového rozstupu 8,33 kHz musí byť vybavenie uvedené v odsekoch 1 až 5 schopné naladiť sa na kanály s rozstupom 25 kHz.

7. Užívatelia alebo vlastníci pozemných rádií s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz zabezpečia, aby výkonnosť týchto rádií a vysielacej/prijímacej pozemnej zložky bola v súlade s normami ICAO stanovenými v bode 1 prílohy II.

8. Užívatelia alebo vlastníci rádiového vybavenia lietadiel s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz zabezpečia, aby výkonnosť týchto rádií bola v súlade s normami ICAO stanovenými v bode 2 prílohy II.

Článok 5

Povinnosti prevádzkovateľov

1. Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať lietadlo nad FL 195, ak rádiové vybavenie lietadla nemá možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz.

▼B

2. Od 1. januára 2014 prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať lietadlo, ktoré letí podľa pravidiel pre let podľa prístrojov v triede vzdušného priestoru A, B alebo C členských štátov uvedených na zozname v prílohe I, ak rádiové vybavenie lietadla nemá možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz.

3. S ohľadom na povinné vybavenie rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz uvedené v odseku 2 prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať lietadlo, ktoré letí podľa pravidiel pre let za viditeľnosti v oblastiach prevádzky s kanálovým rozstupom 8,33 kHz, ak rádiové vybavenie lietadla nemá možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz.

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 2 ods. 5, od 1. januára 2018 nesmie prevádzkovateľ prevádzkovať lietadlo vo vzdušnom priestore, v ktorom sa vyžaduje vybavenie rádiom, ak rádiové vybavenie lietadla nemá možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz.

Článok 6

Požiadavky na prevod na 8,33 kHz

1. Členské štáty zabezpečia, aby boli pre sektory so spodnou hranicou na FL 195 alebo nad ňou všetky pridelenia frekvencií pre hlasovú komunikáciu prevedené na kanálový rozstup 8,33 kHz.

2. Ak členské štáty nemôžu za výnimočných okolností ustanovenie odseku 1 dodržať, oznámia dôvody Komisii.

▼M1

3. Členské štáty uvedené na zozname v prílohe I uskutočnia najneskôr do 31. decembra 2014 nové prevody na kanálový rozstup 8,33 kHz v počte rovnajúcom sa najmenej 25 % z celkového počtu pridelení frekvencií s rozstupom 25 kHz uvedených v ústrednom registri a pridelených oblastným strediskám riadenia (ďalej len „ACC“) v členskom štáte. Tieto prevody nie sú obmedzené na pridelenia frekvencií pre ACC a nezahŕňajú pridelenia frekvencií pre komunikáciu pri riadení prevádzky.

▼B

4. Celkový počet pridelení frekvencií s rozstupom 25 kHz stredisku ACC, ktoré sú uvedené v odseku 3, nezohľadňuje:

a) pridelenia frekvencií, pri ktorých sa používa modulácia nosnej frekvencie v rámci kanálového rozstupu 25 kHz;

b) pridelenia frekvencií, ktoré zostávajú na rozstupe 25 kHz v dôsledku požiadavky na bezpečnosť;

c) pridelenia frekvencií s rozstupom 25 kHz používané pre štátne lietadlá.

5. Členské štáty uvedené na zozname v prílohe I oznámia Komisii najneskôr do 31. decembra 2013 počet prevodov uskutočniteľných podľa odseku 3.

▼B

6. Ak nemožno dosiahnuť cieľ 25 % uvedený v odsekoch 3 a 4, členský štát v oznámení Komisii poskytne odôvodnenie, prečo nedosiahol cieľ 25 % a navrhne alternatívny termín, dokedy sa tieto prevody uskutočnia.

7. Oznámenie Komisii obsahuje aj pridelenia frekvencií, v prípade ktorých nie je prevod uskutočniteľný a dôvody, pre ktoré prevod nemožno uskutočniť.

8. Členské štáty uvedené na zozname v prílohe I zabezpečia, aby od 1. januára 2015 všetky pridelenia frekvencií pre komunikáciu pri riadení prevádzky, uvedené v ústrednom registri, boli prideleniami frekvencií s kanálovým rozstupom 8,33 kHz.

9. Pokiaľ nemožno z technických dôvodov súlad s odsekom 8 zabezpečiť, členské štáty najneskôr do 31. decembra 2014 oznámia Komisii pridelenia frekvencií pre komunikáciu pri riadení prevádzky, ktoré nebudú prevedené a poskytnú odôvodnenie, prečo nebudú prevedené.

10. Členské štáty zabezpečia, aby najneskôr do 31. decembra 2018 boli všetky pridelenia frekvencií prevedené na kanálový rozstup 8,33 kHz s výnimkou:

a) pridelení frekvencií, ktoré zostávajú na rozstupe 25 kHz v dôsledku požiadavky na bezpečnosť;

b) pridelení frekvencií s rozstupom 25 kHz používaných pre štátne lietadlá.

Článok 7

Povinnosti poskytovateľov letových navigačných služieb

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

2. Poskytovatelia letových navigačných služieb zavedú do svojich systémov spracovania letových údajov procesy notifikácie a začiatočnej koordinácie v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1032/2006 ([1]), a to nasledujúcim spôsobom:

a) informácie o vybavenosti letu možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz sa poskytujú medzi stanovišťami ATC;

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

▼B

b) informácie o vybavenosti letu možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz sú k dispozícii na príslušnom pracovisku;

c) riadiaci letovej prevádzky má prostriedky na zmenu informácií o vybavenosti letu možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz.

Článok 8

Súvisiace postupy

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

2. Poskytovatelia letových navigačných služieb, prevádzkovatelia a ostatní užívatelia rádií zabezpečia, aby ich postupy v rámci hlasovej komunikácie zem-vzduch boli v súlade s ustanoveniami ICAO, ktoré sú uvedené v bode 3 prílohy II.

3. Poskytovatelia letových navigačných služieb zabezpečia, aby postupy, ktoré sa uplatňujú na lietadlá vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz a na lietadlá nevybavené takýmto rádiom, boli stanovené v koordinačných dohodách medzi stanovišťami ATS.

4. Všetci prevádzkovatelia a zástupcovia konajúci v ich mene zabezpečia, aby do položky 10 letového plánu pre lietadlo vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz bolo vložené písmeno Y.

5. Prevádzkovatelia a zástupcovia konajúci v ich mene zabezpečia, aby pri plánovaní letov vo vzdušnom priestore, kde sa vyžaduje vybavenie rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz, bol do letového plánu lietadla, ktoré takto vybavené nie je, ale bola mu udelená výnimka z povinného vybavenia, zahrnutý príslušný ukazovateľ.

6. V prípade zmeny stavu letu, pokiaľ ide o možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz, musia prevádzkovatelia alebo zástupcovia konajúci v ich mene poslať modifikačnú správu do IFPS so zodpovedajúcim ukazovateľom vloženým do príslušnej položky.

7. Manažér siete zabezpečí, aby systém IFPS spracúval a distribuoval informácie o možnosti kanálového rozstupu 8,33 kHz, prijaté v letových plánoch.

Článok 9

Opatrenia pre štátne lietadlá

1. Členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá dopravného typu vykonávajúce lety nad FL 195 boli vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz.

▼B

2. Ak prekážky pri obstarávaní zabraňujú dodržiavaniu odseku 1, členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá dopravného typu vykonávajúce lety nad FL 195 boli vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz najneskôr do 31. decembra 2012.

3. Členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá nedopravného typu vykonávajúce lety nad FL 195 boli vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz.

4. Členské štáty môžu povoliť nedodržiavanie odseku 3 z dôvodu:

a) závažných technických alebo rozpočtových obmedzení;

b) prekážok pri obstarávaní.

5. Ak prekážky pri obstarávaní zabraňujú dodržiavaniu odseku 3, členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá nedopravného typu vykonávajúce lety nad FL 195 boli vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz najneskôr do 31. decembra 2015.

6. Členské štáty zabezpečia, aby nové štátne lietadlá uvádzané do prevádzky od 1. januára 2014 boli vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz.

7. Členské štáty zabezpečia, aby od 1. januára 2014 nové rádiové vybavenie malo možnosť kanálového rozstupu 8,33 kHz vždy, keď rádiové vybavenie nainštalované na palube štátneho lietadla prejde modernizáciou.

8. Členské štáty zabezpečia, aby boli všetky štátne lietadlá najneskôr do 31. decembra 2018 vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz.

9. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne postupy na informovanie o štátnych lietadlách, doručia členské štáty Komisii najneskôr do 30. júna 2018 zoznam štátnych lietadiel, ktoré nemožno vybaviť rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz v súlade s odsekom 8 v dôsledku:

a) závažných technických alebo rozpočtových obmedzení;

b) prekážok pri obstarávaní.

10. Ak prekážky pri obstarávaní neumožňujú dodržať odsek 8, členské štáty tiež oznámia Komisii najneskôr do 30. júna 2018 termín, do ktorého budú príslušné lietadlá vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz. Najneskorším dátum pre tento termín je 31. december 2020.

11. Odsek 8 sa nevzťahuje na štátne lietadlá, ktoré budú do 31. decembra 2025 vyradené z prevádzky.

▼B

12. Poskytovatelia letových prevádzkových služieb zabezpečia, aby mohli byť štátne lietadlá, ktoré nie sú vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz, používané za predpokladu, že ich možno bezpečne prevádzkovať v rámci kapacitných limitov systému manažmentu letovej prevádzky na frekvenciách v pásme UHF alebo frekvenciách s rozstupom 25 kHz.

13. Členské štáty uverejnia v národných leteckých informačných publikáciách postupy na využívanie štátnych lietadiel, ktoré nie sú vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz.

14. Poskytovatelia letových prevádzkových služieb každý rok oznámia členskému štátu, ktorý ich vymenoval, svoje plány na využívanie štátnych lietadiel, ktoré nie sú vybavené rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz, pričom zohľadnia kapacitné limity spojené s postupmi uvedenými v odseku 13.

Článok 10

Požiadavky na bezpečnosť

Členské štáty prijmú nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby akýmkoľvek zmenám v existujúcich systémoch uvedených v článku 2 ods. 1 alebo zavádzaniu nových systémov predchádzalo posúdenie bezpečnosti vrátane identifikácie rizík, hodnotenia rizík a ich zmierňovania, ktoré vykonajú zainteresované strany. V rámci tohto posudzovania bezpečnosti sa prihliadne prinajmenšom na požiadavky uvedené v prílohe III.

Článok 11

Zhoda zložiek alebo vhodnosť zložiek na používanie

1. Pred vydaním vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na používanie podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 552/2004 posúdia výrobcovia zložiek systémov uvedených v článku 2 ods. 1 tohto nariadenia zhodu týchto zložiek alebo ich vhodnosť na používanie v súlade s požiadavkami uvedenými v časti A prílohy IV k tomuto nariadeniu.

2. Ak sa osvedčenie vydané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ([1]) vzťahuje na zložky, považuje sa za vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na používanie, pokiaľ obsahuje dôkaz o zhode s platnými požiadavkami tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť.

Článok 12

Overovanie systémov

1. Poskytovatelia letových navigačných služieb, ktorí svojmu vnútroštátnemu dozornému orgánu môžu preukázať alebo preukázali, že spĺňajú podmienky stanovené v prílohe V, vykonajú overenie systémov uvedených v článku 2 ods. 1 v súlade s požiadavkami stanovenými v časti C prílohy IV.

([1]) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B

2. Poskytovatelia letových navigačných služieb, ktorí nemôžu preukázať, že spĺňajú podmienky stanovené v prílohe V, poveria overením systémov uvedených v článku 2 ods. 1 notifikovaný orgán. Overenie sa vykonáva v súlade s požiadavkami uvedenými v časti D prílohy IV.

3. Ak sa osvedčenie vydané v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 vzťahuje na systémy, považuje sa za vyhlásenie ES o overení, pokiaľ obsahuje dôkaz o zhode s platnými požiadavkami tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť.

Článok 13

Dodatočné požiadavky

1. Členské štáty zabezpečia, aby boli všetky príslušné zainteresované strany riadne informované o požiadavkách stanovených v tomto nariadení a náležite odborne pripravené na vykonávanie svojich pracovných funkcií.

2. Manažér siete zabezpečí, aby boli pracovníci prevádzkujúci systém IFPS, ktorí sa podieľajú na plánovaní letov, riadne informovaní o požiadavkách stanovených v tomto nariadení a náležite odborne pripravení na vykonávanie svojich pracovných funkcií.

3. Poskytovatelia letových navigačných služieb:

a) vypracujú a aktualizujú prevádzkové príručky obsahujúce potrebné pokyny a informácie, aby umožnili všetkým svojim príslušným pracovníkom 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 dokumentácie;

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

4. Manažér siete zabezpečí, aby centralizovaná služba spracovania a distribúcie letových plánov:

a) vypracovala a aktualizovala prevádzkové príručky obsahujúce potrebné pokyny a informácie, aby sa tak umožnilo všetkým príslušným pracovníkom 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 dokumentácie;

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

5. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby pracovníci obsluhujúci rádiové vybavenie boli riadne informovaní o tomto nariadení, náležite odborne pripravení na používanie tohto vybavenia a aby, ak je to možné, boli pokyny dostupné v kabíne pilota.

▼B

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

Článok 14

Výnimky

1. V rámci článku 4 prvého odseku nariadenia Komisie (ES) č. 730/2006 ([1]) môžu členské štáty povoliť dočasné odchýlky od povinného palubného vybavenia stanoveného v článku 5 ods. 1 tohto nariadenia pre lety podľa pravidiel pre let za viditeľnosti.

2. Členské štáty môžu prijať miestne opatrenia na udelenie výnimiek z povinnosti dosiahnuť súlad s článkom 4 ods. 5, článkom 5 ods. 4 a článkom 6 ods. 10 v prípadoch, ktoré majú obmedzený vplyv na sieť.

3. Členské štáty, ktoré príjmu miestne opatrenia uvedené v odseku 2, predložia Komisii podrobné informácie odôvodňujúce potrebu výnimiek najneskôr jeden rok pred termínmi uvedenými v článku 4 ods. 5, článku 5 ods. 4 a článku 6 ods. 10

4. Komisia môže do 6 mesiacov od prijatia podrobných informácií od členských štátov podľa odseku 3 a po konzultáciách s manažérom siete preskúmať akúkoľvek výnimku udelenú podľa odseku 2, ak jej vplyv na sieť nie je obmedzený.

Článok 15

Zrušujúce ustanovenie

Nariadenie (ES) č. 1265/2007 sa zrušuje.

Článok 16

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.

([1]) Ú. v. EÚ L 128, 16.5.2006, s. 3.

▼B

PRÍLOHA I

Členské štáty uvedené v článkoch 5 až 6

Členskými štátmi uvedenými v článku 5 ods. 2 a článku 6 ods. 3, 5 a 8 sú:

— Nemecko,

— Írsko,

— Francúzsko,

— Taliansko,

— Luxembursko,

— Maďarsko,

— Holandsko,

— Rakúsko,

— Spojené kráľovstvo.

▼B

PRÍLOHA II

▼M2

Ustanovenia ICAO uvedené v článkoch 4 a 8

1. Kapitola 2 „Letecká pohyblivá služba“, oddiel 2.1 „Charakteristiky systému komunikácie VHF zem-vzduch“ a oddiel 2.2 „Charakteristiky systému pozemnej inštalácie“ prílohy 10 k Chicagskému dohovoru, III. zväzok 2. časť (druhé vydanie – júl 2007 obsahujúce zmenu č. 90).

2. Kapitola 2 „Letecká pohyblivá služba“, oddiel 2.1 „Charakteristiky systému 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 10 k Chicagskému dohovoru, III. diel 2. časť (druhé vydanie – júl 2007 obsahujúce zmenu č. 90).

3. Oddiel 12.3.1.5 „Kanálový rozstup 8,33 kHz“ dokumentu ICAO PANS-ATM 4444 (15. vydanie – 2007 obsahujúce zmenu č. 6).

▼B

PRÍLOHA III

Požiadavky uvedené v článku 10, ktoré treba zohľadniť pri posudzovaní bezpečnosti

1. Pri posudzovaní bezpečnosti sa zohľadnia požiadavky na interoperabilitu a výkonnosť stanovené v článku 4 ods. 6, 7 a 8 a v článku 7 ods. 1 a 2.

2. Pri posudzovaní bezpečnosti sa zohľadnia požiadavky na súvisiace postupy uvedené v článku 8.

3. Pri posudzovaní bezpečnosti sa zohľadnia opatrenia pre štátne lietadlá stanovené v článku 9 ods. 13 a 14.

4. Pri posudzovaní bezpečnosti sa zohľadnia požiadavky na zabezpečenie súladu a stanovené v článku 13 ods. 1, 2, 5 a 6.

5. Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade, keď sa pridelenie frekvencií má previesť na kanálový rozstup 8,33 kHz, nové pridelenie frekvencií pred zaregistrovaním do ústredného registra testovalo počas príslušne dlhej skúšobnej doby, v rámci ktorej sa overí bezpečná prevádzka.

6. Členské štáty zabezpečia, aby sa prevody na kanálový rozstup 8,33 kHz uskutočnili s ohľadom na kritériá frekvenčného plánovania ICAO opísané v časti II – „Kritériá na plánovanie pridelenia frekvencie VHF pri komunikácii zem-vzduch“ v Príručke pre riadenie frekvencií EUR – ICAO EUR Doc 011.

7. Poskytovatelia letových navigačných služieb zabezpečia, aby postupy pre používanie lietadiel nevybavených možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz, ktoré uskutočňujú lety vo vzdušnom priestore, kde sa vyžaduje vybavenie rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz, boli uverejnené a náležite uplatňované.

8. Poskytovatelia letových navigačných služieb a/alebo prevádzkovatelia letísk zabezpečia, aby postupy pre obsluhu vozidiel nevybavených možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz v priestoroch letiska, kde sa používa kanálový rozstup 8,33 kHz, boli uverejnené a náležite uplatňované.

9. Členské štáty, ktoré menia pridelenia frekvencií na kanálový rozstup 8,33 kHz v akejkoľvek časti svojho vzdušného priestoru:

   a) zabezpečia, aby prevádzkovatelia lietadiel, ktoré uskutočňujú lety v tomto vzdušnom priestore, boli informovaní o tom, že tieto lietadlá musia byť vybavené rádiami s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz,

   b) zabezpečia, aby sa príslušná odborná príprava poskytla členom letových posádok, ktorí používajú rádio s rozstupom 25 kHz vo vzdušnom priestore, kde sa vyžaduje vybavenie rádiom s možnosťou kanálového rozstupu 8,33 kHz, ako je to uvedené v článku 2 ods. 5

   c) pred prevodom uskutočnia miestne posúdenie bezpečnosti zohľadňujúce všetku dopravu, u ktorej sa očakáva, že povedie cez tento vzdušný priestor, a potenciálne problémy vyplývajúce zo systému hlasovej komunikácie prevádzkovaného v celom okolitom vzdušnom priestore.

▼B

PRÍLOHA IV

ČASŤ A

Požiadavky na posúdenie zhody zložiek alebo vhodnosti zložiek na používanie uvedené v článku 11

1. Overovaním sa preukazuje zhoda zložiek alebo ich vhodnosť na používanie v súlade s požiadavkami tohto nariadenia na výkonnosť pri prevádzke týchto zložiek v skúšobnom prostredí.

2. Ak výrobca použije modul opísaný v časti B, považuje sa to za vhodný postup posúdenia zhody na zabezpečenie a vyhlásenie zhody zložiek. Povolené sú aj rovnocenné alebo prísnejšie postupy.

ČASŤ B

Modul vnútornej výrobnej kontroly

1. Tento modul opisuje postup, ktorým výrobca alebo jeho oprávnený zástupca usadený v Únii, ktorý plní povinnosti stanovené v bode 2, zabezpečuje a vyhlasuje, že príslušné zložky spĺňajú požiadavky tohto nariadenia. Výrobca alebo jeho oprávnený zástupca usadený v Únii musí vypracovať písomné vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti na používanie v súlade s bodom 3 prílohy III k nariadeniu (ES) č. 552/2004.

2. Výrobca musí vypracovať technickú dokumentáciu opísanú v bode 4. On sám alebo jeho oprávnený zástupca usadený v Únii ju musia uchovávať aspoň 10 rokov po vyrobení poslednej zložky, aby bola k dispozícii príslušným vnútroštátnym dozorným orgánom na účely kontroly a poskytovateľom letových navigačných služieb, ktorí tieto zložky začleňujú do svojich systémov. Výrobca alebo jeho oprávnený zástupca usadený v Únii informuje členské štáty o tom, kde a ako je uvedená technická dokumentácia prístupná.

3. V prípade, že výrobca nie je usadený v Únii, určí osobu alebo osoby, ktoré uvedú tieto zložky na trh Únie. Táto osoba alebo tieto osoby informujú členské štáty o tom, kde a ako možno získať prístup k tejto technickej dokumentácii.

4. Technická dokumentácia musí preukázať zhodu zložiek s požiadavkami tohto nariadenia. V rozsahu nevyhnutnom na posudzovanie musí táto dokumentácia zahŕňať konštrukciu, výrobu a prevádzku zložiek.

5. Výrobca alebo jeho oprávnený zástupca si musia ponechať kópiu vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti na používanie na účely použitia s technickou dokumentáciou.

ČASŤ C

Požiadavky na overovanie systémov podľa článku 12 ods. 1

1. Overovaním systémov uvedených v článku 2 ods. 1 sa preukazuje zhoda týchto systémov s požiadavkami tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť v skúšobnom prostredí, ktoré odzrkadľuje prevádzkový kontext týchto systémov. Najmä:

— overovaním komunikačných systémov sa preukazuje, že kanálový rozstup 8,33 kHz sa používa na hlasovú komunikáciu v súlade s článkom 4 a že výkonnosť systémov hlasovej komunikácie s kanálovým rozstupom 8,33 kHz je v súlade s článkom 4 ods. 7,

▼B

— overovaním systémov na spracovanie letových údajov sa preukazuje, že sú riadne zaistené funkcie opísané v článku 7 ods. 2.

2. Overovanie systémov uvedených v článku 2 ods. 1 sa vykonáva v súlade s vhodnými a uznanými testovacími postupmi.

3. Skúšobné nástroje použité pri overovaní systémov uvedených v článku 2 ods. 1 musia mať vhodné funkcie.

4. Overovaním systémov uvedených v článku 2 ods. 1 sa získavajú prvky technických podkladov požadované v bode 3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 552/2004 vrátane týchto prvkov:

— opisu vykonávania,

— správy o kontrolách a skúškach vykonaných pred uvedením systému do prevádzky.

5. Poskytovateľ letových navigačných služieb riadi overovanie, pričom najmä:

— určuje vhodné prevádzkové a technické skúšobné prostredie, ktoré odzrkadľuje prevádzkové prostredie,

— overuje, či plán skúšok opisuje integráciu systémov uvedených v článku 2 ods. 1 do prevádzkového a technického skúšobného prostredia,

— overuje, či plán skúšok v plnej miere zahŕňa uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť,

— zabezpečuje konzistentnosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu skúšok,

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

— vykonáva kontroly a skúšky vymedzené v pláne skúšok,

— vypracúva správu o výsledkoch kontrol a skúšok.

6. Poskytovateľ letových navigačných služieb zabezpečí, aby systémy uvedené v článku 2 ods. 1 prevádzkované v prevádzkovom skúšobnom prostredí spĺňali požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť.

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

ČASŤ D

Požiadavky na overovanie systémov podľa článku 12 ods. 2

1. Overovaním systémov uvedených v článku 2 ods. 1 sa preukazuje zhoda týchto systémov s požiadavkami tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť v skúšobnom prostredí, ktoré odzrkadľuje prevádzkový kontext týchto systémov. Najmä:

— overovaním komunikačných systémov sa preukazuje, že kanálový rozstup 8,33 kHz sa používa na hlasovú komunikáciu v súlade s článkom 4 a že výkonnosť systémov hlasovej komunikácie s kanálovým rozstupom 8,33 kHz je v súlade s článkom 4 ods. 7,

▼B

— overovaním systémov na spracovanie letových údajov sa preukazuje, že sú riadne zaistené funkcie opísané v článku 7 ods. 2.

2. Overovanie systémov uvedených v článku 2 ods. 1 sa vykonáva v súlade s vhodnými a uznanými testovacími postupmi.

3. Skúšobné nástroje použité pri overovaní systémov uvedených v článku 2 ods. 1 musia mať vhodné funkcie.

4. Overovaním systémov uvedených v článku 2 ods. 1 sa získavajú prvky technických podkladov požadované v bode 3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 552/2004 vrátane týchto prvkov:

— opisu vykonávania,

— správy o kontrolách a skúškach vykonaných pred uvedením systému do prevádzky.

5. Poskytovateľ letových navigačných služieb určí primerané prevádzkové a technické skúšobné prostredie, ktoré odzrkadľuje prevádzkové prostredie, a zabezpečí, aby overovanie vykonal notifikovaný orgán.

6. Notifikovaný orgán riadi overovanie, pričom najmä:

— overuje, či plán skúšok opisuje integráciu systémov uvedených v článku 2 ods. 1 do prevádzkového a technického skúšobného prostredia posúdenia,

— overuje, či plán skúšok v plnej miere zahŕňa uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia na interoperabilitu, výkonnosť a bezpečnosť,

— zabezpečuje konzistentnosť a kvalitu technickej dokumentácie a plánu skúšok,

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

— vykonáva kontroly a skúšky vymedzené v pláne skúšok,

— vypracúva správu o výsledkoch kontrol a skúšok.

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

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

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

▼B

PRÍLOHA V

Podmienky uvedené v článku 12

1. Poskytovateľ letových navigačných služieb musí mať vo svojej organizácii zavedené metódy vypracovania správ, ktorými sa zabezpečuje a preukazuje nestranné a nezávislé vykonanie overovania.

2. Poskytovateľ letových navigačných služieb musí zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov vykonávali kontroly s čo najväčšou odbornou dôkladnosťou a čo 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 letových navigačných služieb musí zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov mali prístup k vybaveniu, ktoré im umožní riadne vykonávať požadované kontroly.

4. Poskytovateľ letových navigačných služieb je povinný zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov absolvovali dôkladný technický a odborný výcvik, mali dostatočné vedomosti o požiadavkách overovania, ktoré majú vykonávať, adekvátne skúsenosti z takýchto činností a schopnosť vypracúvať vyhlásenia, záznamy a správy, ktorými sa preukazuje, že overenie bolo vykonané.

5. Poskytovateľ letových navigačných služieb je povinný zabezpečiť, aby pracovníci zapojení do overovacích procesov boli schopní vykonávať svoje kontroly nestranne. Ich odmeňovanie nesmie závisieť od počtu vykonaných kontrol, ani od výsledkov takýchto kontrol.