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. 1079/2012

ze dne 16. listopadu 2012,

kterým se stanoví požadavky na rozestup kanálů hlasové komunikace pro jednotné evropské nebe

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 320, 17.11.2012, s. 14)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 657/2013 ze dne 10. července 2013	L 190	37	11.7.2013
►**M2**	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/2345 ze dne 14. prosince 2016	L 348	11	21.12.2016

▼B

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1079/2012

ze dne 16. listopadu 2012,

kterým se stanoví požadavky na rozestup kanálů hlasové komunikace pro jednotné evropské nebe

(Text s významem pro EHP)

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na koordinované zavedení hlasové komunikace letadlo-země založené na rozestupu kanálů 8,33 kHz.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na všechna rádia provozovaná v pásmu 117,975–137 MHz (dále jen „pásmo VKV“) přiděleném letecké pohyblivé traťové službě, včetně systémů, jejich složek a souvisejících postupů.

2. Toto nařízení se vztahuje na systémy zpracování letových údajů, které slouží stanovištím řízení letového provozu poskytujícím služby všeobecnému letovému provozu, a na jejich složky a související postupy.

3. Toto nařízení se vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu ve vzdušném prostoru regionu EUR Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), kde jsou členské státy odpovědné za poskytování letových provozních služeb v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([1]).

4. Požadavky na převod se nevztahují na přidělení kmitočtů:

a) která zůstanou v rozestupu kanálů 25 kHz u těchto kmitočtů:

i) tísňového kmitočtu (121,5 MHz),

ii) pomocného kmitočtu pro účely pátrání a záchrany (123,1 MHz),

iii) kmitočtů VKV číslicového spoje (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz a 136,975 MHz),

iv) kmitočtů letadlového komunikačního adresního a oznamovacího systému (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz a 131,825 MHz);

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

▼B

b) je-li používán provoz s posunutou nosnou v rozestupu kanálů 25 kHz.

5. Možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz není vyžadována u rádií, jež mají být provozována výhradně v rámci jednoho nebo několika přidělení kmitočtů, která zůstanou v rozestupu kanálů 25 kHz.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004. Použijí se rovněž tyto definice:

(1) „kanálem“ se rozumí číslicové označení použité ve spojení s laděním vybavení pro hlasovou komunikaci, z kterého lze jednoznačně zjistit použitelný radiový kmitočet a související rozestup kanálů;

(2) „rozestupem kanálů 8,33 kHz“ se rozumí rozestup kanálů, u něhož jsou jmenovité střední kmitočty kanálů od sebe odděleny po intervalech 8,33 kHz;

(3) „rádiem“ se rozumí jakékoliv zastavěné, přenosné nebo kapesní zařízení určené k vysílání a/nebo přijímání přenosů v pásmu VKV;

(4) „ústředním rejstříkem“ se rozumí rejstřík, do něhož národní správce kmitočtů zaznamenává u každého přidělení kmitočtu potřebné provozní, technické a administrativní údaje v souladu s nařízením (EU) č. 677/2011;

(5) „převodem na rozestup 8,33 kHz“ se rozumí přidělení kmitočtu využívajícího rozestup kanálů 8,33 kHz náhradou za přidělení kmitočtu zaznamenané v ústředním rejstříku a využívající rozestup kanálů 25 kHz;

(6) „přidělením kmitočtu“ se rozumí oprávnění vydané členským státem k využívání rádiového kmitočtu nebo kmitočtového kanálu za stanovených podmínek pro účely provozování rádiového vybavení;

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

(8) „lety podle pravidel pro let za viditelnosti“ se rozumějí veškeré lety prováděné podle pravidel pro let za viditelnosti, jak jsou stanoveny v příloze 2 chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“);

(9) „státním letadlem“ se rozumí jakékoliv letadlo využívané vojenskými, celními nebo policejními složkami;

▼B

(10) „provozem s posunutou nosnou“ se rozumí případ, kdy určené provozní pokrytí nelze zajistit jen jedním pozemním vysílačem a kdy za účelem minimalizace problému s interferencí jsou signály ze dvou nebo více pozemních vysílačů posunuty (*offset*) od jmenovitých středních kmitočtů kanálů;

(11) „rádiovým vybavením letadla“ se rozumí jedno nebo více rádií umístěných na palubě letadla a používaných za letu oprávněným členem letové posádky;

(12) „modernizací rádia“ se rozumí nahrazení rádia jiným modelem rádia nebo rádiem s jiným číslem dílu;

(13) „určeným provozním pokrytím“ se rozumí objem vzdušného prostoru, ve kterém je poskytována určitá služba a ve kterém je službě poskytována ochrana kmitočtu;

(14) „stanovištěm řízení letového provozu“ (dále jen „stanoviště ATC“) se rozumí oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení nebo letištní řídící věž;

(15) „pracovním místem“ se rozumí zařízení a technické vybavení, u něhož personál letových provozních služeb (dále jen „ATS“) provádí úkoly související s jeho provozní odpovědností;

(16) „radiotelefonií“ se rozumí forma rádiové komunikace určená především pro výměnu informací ve formě řeči;

(17) „koordinační dohodou“ se rozumí dohoda mezi dvěma sousedními stanovišti ATS, která stanoví, jak mají být koordinovány jejich příslušné odpovědnosti v oblasti ATS;

(18) „integrovaným systémem počátečního zpracování letových plánů“ (dále jen „systém IFPS“) se rozumí systém v rámci evropské sítě řízení letového provozu, jehož prostřednictvím se v rámci vzdušného prostoru, na který se vztahuje toto nařízení, poskytuje centralizovaná služba zpracování a distribuce letových plánů zabývající se přijímáním, potvrzováním a distribucí letových plánů;

(19) „státním letadlem přepravního typu“ se rozumí státní letadlo s pevnými křídly, které je určeno pro účely přepravy osob a/nebo nákladu;

(20) „provozovatelem letiště“ se rozumí řídící orgán letiště, jak je definován v nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ([1]);

(21) „komunikací v rámci provozního řízení“ se rozumí komunikace uskutečňovaná provozovateli letadel, která rovněž ovlivňuje bezpečnost a pravidelnost letecké dopravy a efektivitu letů.

([1]) Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

▼B

Článek 4

Požadavky na interoperabilitu a výkonnost rádiového vybavení

1. Výrobci rádií, která mají být provozována v pásmu VKV, nebo jejich oprávnění zástupci usazení v Unii zajistí, aby ode dne 17. listopadu 2013 byla všechna rádia uvedená na trh vybavena možností rozestupu kanálů 8,33 kHz.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé a jiní uživatelé nebo majitelé rádií zajistí, aby veškeré rádiové vybavení uvedené do provozu dne 17. listopadu 2013 nebo po tomto dni mělo možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz.

3. Členské státy zajistí, aby letadla, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti nebo individuální povolení k letu poprvé vydáno v Unii dne 17. listopadu 2013 nebo po tomto dni a na něž se vztahuje požadavek na rádiové vybavení, byla vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz.

4. Poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé a jiní uživatelé nebo majitelé rádií zajistí, aby jejich rádia měla ode dne 17. listopadu 2013 možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz v případě, že tato rádia projdou modernizací.

5. Členské státy zajistí, aby nejpozději do 31. prosince 2017 měla všechna rádia možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz s výjimkou pozemních rádií provozovaných poskytovateli letových navigačních služeb.

6. Kromě možnosti rozestupu kanálů 8,33 kHz musí být vybavení uvedené v odstavcích 1 až 5 schopno naladit se na kanály s rozestupem 25 kHz.

7. Uživatelé nebo majitelé pozemních rádií s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz zajistí, aby výkonnost těchto rádií a vysílací/přijímací pozemní složky byla v souladu se standardy ICAO uvedenými v bodě 1 přílohy II.

8. Uživatelé nebo majitelé rádiového vybavení letadla s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz zajistí, aby výkonnost těchto rádií byla v souladu se standardy ICAO uvedenými v bodě 2 přílohy II.

Článek 5

Povinnosti provozovatelů

1. Provozovatel nesmí provozovat letadlo nad letovou hladinou 195, pokud rádiové vybavení letadla nemá možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz.

▼B

2. Ode dne 1. ledna 2014 nesmí provozovatel provozovat letadlo podle pravidel pro let podle přístrojů ve vzdušném prostoru A, B nebo C členských států uvedených na seznamu v příloze I, pokud rádiové vybavení tohoto letadla nemá možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz.

3. S ohledem na povinné vybavení rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz uvedené v odstavci 2 nesmí provozovatel provozovat letadlo podle pravidel pro let za viditelnosti v oblastech provozu s rozestupem kanálů 8,33 kHz, pokud rádiové vybavení tohoto letadla nemá možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz.

4. Aniž je dotčen čl. 2 odst. 5, nesmí provozovatel ode dne 1. ledna 2018 provozovat letadlo ve vzdušném prostoru, v němž musí být vybaveno rádiem, pokud rádiové vybavení tohoto letadla nemá možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz.

Článek 6

Požadavky na převod na rozestup 8,33 kHz

1. Členské státy zajistí, aby u sektorů se spodní hranicí v letové hladině 195 nebo nad touto hladinou byla veškerá přidělení kmitočtů pro hlasovou komunikaci převedena na rozestup kanálů 8,33 kHz.

2. Jestliže členské státy nemohou za výjimečných okolností ustanovení odstavce 1 dodržet, sdělí důvody Komisi.

▼M1

3. Členské státy uvedené na seznamu v příloze I provedou nejpozději do 31. prosince 2014 nové převody na rozestup kanálů 8,33 kHz v počtu odpovídajícím alespoň 25 % z celkového počtu přidělení kmitočtů v rozestupu 25 kHz uvedených v ústředním rejstříku a udělených oblastním střediskům řízení (dále jen „ACC“) členského státu. Tyto převody se neomezují na přidělení kmitočtů střediskům ACC a nezahrnují přidělení kmitočtů pro komunikaci v rámci provozního řízení.

▼B

4. Do celkového počtu přidělení kmitočtů v rozestupu 25 kHz středisku ACC daného státu, který je uveden v odstavci 3, se nezahrnují:

a) přidělení kmitočtů, u nichž je v rozestupu 25 kHz používán provoz s posunutou nosnou;

b) přidělení kmitočtů, která zůstávají v rozestupu 25 kHz kvůli požadavku na bezpečnost;

c) přidělení kmitočtů v rozestupu 25 kHz používaná pro státní letadla.

5. Členské státy uvedené na seznamu v příloze I sdělí Komisi nejpozději do 31. prosince 2013 počet převodů, kterých lze podle odstavce 3 dosáhnout.

▼B

6. Nelze-li cíle 25 % uvedeného v odstavcích 3 a 4 dosáhnout, členské státy ve svém sdělení Komisi zdůvodní, proč cíle 25 % nedosáhly, a navrhnou náhradní termín, do něhož uvedené převody provedou.

7. Sdělení Komisi rovněž obsahuje údaje o přiděleních kmitočtů, u nichž převod není možný, a uvádí důvody, proč převod nelze provést.

8. Členské státy uvedené na seznamu v příloze I zajistí, aby ode dne 1. ledna 2015 byla veškerá přidělení kmitočtů pro komunikaci v rámci provozního řízení uvedená v ústředním rejstříku přiděleními kmitočtů v rozestupu kanálů 8,33 kHz.

9. Nelze-li soulad s odstavcem 8 z technických důvodů zajistit, členské státy sdělí Komisi nejpozději do 31. prosince 2014 přidělení kmitočtů pro komunikaci v rámci provozního řízení, která nebudou převedena, a zdůvodní, proč nebudou převedena.

10. Členské státy zajistí, aby nejpozději do 31. prosince 2018 byla převedena veškerá přidělení kmitočtů na rozestup kanálů 8,33 kHz s výjimkou:

a) přidělení kmitočtů, která zůstávají v rozestupu 25 kHz kvůli požadavku na bezpečnost;

b) přidělení kmitočtů v rozestupu 25 kHz používaných pro státní letadla.

Článek 7

Povinnosti poskytovatelů letových navigačních služeb

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby jejich systémy hlasové komunikace s rozestupem kanálů 8,33 kHz umožňovaly provozně přijatelnou hlasovou komunikaci mezi řídícími letového provozu a piloty v rámci určeného provozního pokrytí.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb zavedou do svých systémů zpracování letových údajů postupy oznamování a počáteční koordinace v souladu s nařízením Komise (ES) č. 1032/2006 ([1]) takto:

a) informace o vybavení letu možností rozestupu kanálů 8,33 kHz musí být přenášeny mezi stanovišti ATC;

([1]) Úř. věst. L 186, 7.7.2006, s. 27.

▼B

b) informace o vybavení letu možností rozestupu kanálů 8,33 kHz musí být dostupné na příslušném pracovním místě;

c) řídící letového provozu musí mít prostředky ke změně informací o vybavení letu možností rozestupu kanálů 8,33 kHz.

Článek 8

Související postupy

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé a jiní uživatelé rádií zajistí, aby se k určení vysílajícího kanálu při radiotelefonní komunikaci používalo všech šesti číslic číselného označení, s výjimkou případu, kdy je pátou i šestou číslicí nula a kdy se použijí pouze první čtyři číslice.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé a jiní uživatelé rádií zajistí, aby jejich postupy pro hlasovou komunikaci letadlo-země byly v souladu s předpisy ICAO stanovenými v bodě 3 přílohy II.

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby postupy, které se použijí na letadla vybavená rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz a na letadla, která takto vybavena nejsou, byly stanoveny v koordinačních dohodách mezi stanovišti ATS.

4. Všichni provozovatelé a zástupci jednající jejich jménem zajistí, aby u letadel, která jsou vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz, bylo do kolonky 10 letového plánu vloženo písmeno Y.

5. Provozovatelé a zástupci jednající jejich jménem zajistí, aby v případě plánování letu do vzdušného prostoru, který vyžaduje vybavení rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz, byl v letovém plánu uveden odpovídající indikátor u letadel, která takto vybavena nejsou, ale kterým byla z povinného vybavení udělena výjimka.

6. V případě, že se u letu změní stav vybavení možností rozestupu kanálů 8,33 kHz, odešlou provozovatelé nebo zástupci jednající jejich jménem zprávu o změně do systému IFPS s odpovídajícím indikátorem vloženým do příslušné kolonky.

7. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby systém IFPS zpracovával a distribuoval informace o možnosti rozestupu kanálů 8,33 kHz přijaté v letových plánech.

Článek 9

Opatření týkající se státních letadel

1. Členské státy zajistí, aby státní letadla přepravního typu provozovaná nad letovou hladinou 195 byla vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz.

▼B

2. Pokud souladu s ustanovením odstavce 1 brání omezení spojená se zadáváním zakázek, členské státy zajistí, aby státní letadla přepravního typu provozovaná nad letovou hladinou 195 byla vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz nejpozději do 31. prosince 2012.

3. Členské státy zajistí, aby státní letadla, která nejsou určena pro účely přepravy, provozovaná nad letovou hladinou 195 byla vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz.

4. Členské státy mohou povolit nesoulad s odstavcem 3 z důvodu:

a) naléhavých technických nebo rozpočtových překážek;

b) omezení spojených se zadáváním zakázek.

5. Pokud souladu s ustanovením odstavce 3 brání omezení spojená se zadáváním zakázek, členské státy zajistí, aby státní letadla, která nejsou určena pro účely přepravy, provozovaná nad letovou hladinou 195 byla vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz nejpozději do 31. prosince 2015.

6. Členské státy zajistí, aby nová státní letadla uvedená do provozu dne 1. ledna 2014 nebo po tomto dni byla vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz.

7. Členské státy zajistí, aby v případě, že rádia zastavěná na palubě státních letadel projdou modernizací, měla nová rádia ode dne 1. ledna 2014 možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz.

8. Členské státy zajistí, aby všechna státní letadla byla vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz nejpozději do 31. prosince 2018.

9. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní postupy pro sdělování informací o státních letadlech, členské státy sdělí Komisi nejpozději do 30. června 2018 seznam státních letadel, která nemohou být vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz v souladu s odstavcem 8 z důvodu:

a) naléhavých technických nebo rozpočtových překážek;

b) omezení spojených se zadáváním zakázek.

10. Pokud souladu s ustanovením odstavce 8 brání omezení spojená se zadáváním zakázek, členské státy rovněž sdělí Komisi nejpozději do 30. června 2018 termín, do kterého budou dotyčná letadla rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz vybavena. Nejzazším datem pro tento termín je den 31. prosince 2020.

11. Ustanovení odstavce 8 se nevztahuje na státní letadla, která budou nejpozději dne 31. prosince 2025 vyřazena z provozu.

▼B

12. Poskytovatelé letových provozních služeb zajistí, aby mohla být používána státní letadla, která nejsou vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz, za předpokladu, že je lze bezpečně provozovat v rámci kapacitních omezení systému řízení letového provozu v případě přidělení kmitočtů v pásmu UKV nebo kmitočtů s rozestupem 25 kHz.

13. Členské státy ve svých národních leteckých informačních příručkách zveřejní postupy pro provoz státních letadel, která nejsou vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz.

14. Poskytovatelé letových provozních služeb sdělí každoročně členskému státu, který je určil, své plány pro provoz státních letadel, která nejsou vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz, přičemž zohlední kapacitní omezení související s postupy uvedenými v odstavci 13.

Článek 10

Požadavky na bezpečnost

Členské státy přijmou nezbytná opatření k tomu, aby jakýmkoli změnám stávajících systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 nebo zavedení nových systémů předcházelo posouzení bezpečnosti, včetně identifikace nebezpečí a posouzení a zmírnění rizik, provedené dotčenými stranami. Při tomto posouzení bezpečnosti se zohlední alespoň požadavky uvedené v příloze III.

Článek 11

Shoda složek nebo vhodnost složek k používání

1. 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 shodu těchto složek nebo vhodnost těchto složek k používání v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy IV tohoto nařízení.

2. Vztahuje-li se osvědčení vydané v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ([1]) na složky, považuje se toto osvědčení za prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání, pokud obsahuje prokázání souladu s příslušnými požadavky na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost stanovenými v tomto nařízení.

Článek 12

Ověření systémů

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří svému vnitrostátnímu dozorovému orgánu mohou prokázat nebo prokázali, že splňují podmínky stanovené v příloze V, provedou ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 v souladu s požadavky stanovenými v části C přílohy IV.

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

▼B

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří nemohou prokázat, že splňují podmínky uvedené v příloze V, pověří ověřením systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 oznámený subjekt. Ověření se provádí v souladu s požadavky stanovenými v části D přílohy IV.

3. Vztahuje-li se osvědčení vydané v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 na systémy, považuje se toto osvědčení za prohlášení ES o ověření, pokud obsahuje prokázání souladu s příslušnými požadavky na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost stanovenými v tomto nařízení.

Článek 13

Doplňující požadavky

1. Členské státy zajistí, aby všechny zúčastněné strany byly řádně informovány o požadavcích stanovených v tomto nařízení a absolvovaly dostatečný výcvik pro výkon svých pracovních úkolů.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby pracovníci obsluhující systém IFPS, kteří jsou zapojeni do plánování letu, byli řádně informováni o požadavcích stanovených v tomto nařízení a absolvovali odpovídající výcvik pro výkon svých pracovních úkolů.

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb:

a) vypracují a spravují provozní příručky obsahující pokyny a informace nezbytné k tomu, aby všichni jejich příslušní pracovníci mohli uplatňovat toto nařízení;

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

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

4. Manažer struktury vzdušného prostoru zajistí, aby centralizovaná služba zpracování a distribuce letového plánu:

a) vypracovala a spravovala provozní příručky obsahující pokyny a informace nezbytné k tomu, aby všichni příslušní pracovníci mohli uplatňovat toto nařízení;

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

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

5. Provozovatelé zajistí, aby pracovníci provozující rádiové vybavení byli řádně informováni o tomto nařízení, absolvovali odpovídající výcvik pro používání tohoto vybavení a aby v pilotní kabině byly k dispozici pokyny, je-li to proveditelné.

▼B

6. Členské státy přijmou nezbytná opatření pro zajištění souladu s tímto nařízením, včetně zveřejnění příslušných informací v národních leteckých informačních příručkách.

Článek 14

Výjimky

1. V rámci čl. 4 prvního odstavce nařízení Komise (ES) č. 730/2006 ([1]) mohou členské státy povolit dočasné odchylky od povinného palubního vybavení stanoveného v čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení pro lety podle pravidel pro let za viditelnosti.

2. Členské státy mohou přijmout místní opatření k udělení výjimek z povinnosti souladu s čl. 4 odst. 5, čl. 5 odst. 4 a čl. 6 odst. 10 v případech, které mají omezený dopad na síť.

3. Členské státy přijímající místní opatření podle odstavce 2 poskytnou Komisi podrobné informace prokazující nutnost výjimek nejpozději jeden rok přede dnem uplynutí příslušné lhůty uvedené v čl. 4 odst. 5, čl. 5 odst. 4 nebo čl. 6 odst. 10.

4. Do šesti měsíců od získání podrobných informací od členských států podle odstavce 3 a po konzultaci s manažerem struktury vzdušného prostoru může Komise jakoukoli výjimku udělenou podle odstavce 2 přezkoumat, pokud její dopad na síť není omezený.

Článek 15

Zrušení

Nařízení (ES) č. 1265/2007 se zrušuje.

Článek 16

Vstup v platnost

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

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

([1]) Úř. věst. L 128, 16.5.2006, s. 3.

▼B

PŘÍLOHA I

Členské státy uvedené v článcích 5 a 6

Členskými státy uvedenými v čl. 5 odst. 2 a v čl. 6 odst. 3, 5 a 8 jsou:

— Německo,

— Irsko,

— Francie,

— Itálie,

— Lucembursko,

— Maďarsko,

— Nizozemsko,

— Rakousko,

— Spojené království.

▼B

PŘÍLOHA II

▼M2

Předpisy ICAO uvedené v článcích 4 a 8

1. Hlava 2 „Letecká pohyblivá služba“, oddíl 2.1 „Charakteristiky VKV komunikačního systému letadlo-země“ a oddíl 2.2 „Systémové charakteristiky pozemního zařízení“ přílohy 10 k Chicagské úmluvě, svazek III, část 2 (druhé vydání – červenec 2007 obsahující změnu č. 90).

2. Hlava 2 „Letecká pohyblivá služba“, oddíl 2.1 „Charakteristiky VKV komunikačního systému letadlo-země“, oddíl 2.3.1 „Činnost vysílání“ a oddíl 2.3.2 „Činnost příjmu“ mimo pododdíl 2.3.2.8 „Charakteristiky odolnosti vůči rušení“ přílohy 10 k Chicagské úmluvě, svazek III, část 2 (druhé vydání – červenec 2007 obsahující změnu č. 90).

3. Oddíl 12.3.1.5 „Kanálová separace 8,33 kHz“ předpisu ICAO PANS-ATM Doc. 4444 (patnácté vydání – 2007 obsahující změnu č. 6).

▼B

PŘÍLOHA III

Požadavky podle článku 10, které je třeba zohlednit při posouzení bezpečnosti

1. Při posouzení bezpečnosti se zohlední požadavky na interoperabilitu a výkonnost stanovené v čl. 4 odst. 6, 7 a 8 a v čl. 7 odst. 1 a 2.

2. Při posouzení bezpečnosti se zohlední požadavky na související postupy stanovené v článku 8.

3. Při posouzení bezpečnosti se zohlední opatření pro státní letadla stanovená v čl. 9 odst. 13 a 14.

4. Při posouzení bezpečnosti se zohlední požadavky k zajištění souladu s tímto nařízením stanovené v čl. 13 odst. 1, 2, 5 a 6.

5. Členské státy zajistí, aby v případě, kdy má být přidělení kmitočtů převedeno na rozestup kanálů 8,33 kHz, bylo nové přidělení kmitočtů před zápisem do ústředního rejstříku testováno v rámci zkušební doby odpovídající délky, během níž se ověří bezpečný provoz.

6. Členské státy zajistí, aby převody na rozestup kanálů 8,33 kHz byly provedeny s ohledem na pokyny ICAO ke kritériím plánování přidělení kmitočtů popsaným v části II – „VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria“ („Kritéria plánování přidělení kmitočtů VKV pro komunikaci letadlo-země“) Příručky pro správu kmitočtů EUR – předpis ICAO EUR Doc 011.

7. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby byly zveřejněny a náležitě uplatňovány postupy pro provoz letadel, která nejsou vybavena možností rozestupu kanálů 8,33 kHz a která se pohybují ve vzdušném prostoru, v němž je vybavení rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz povinné.

8. Poskytovatelé letových navigačních služeb a/nebo provozovatelé letišť zajistí, aby byly zveřejněny a náležitě uplatňovány postupy pro provoz vozidel, která nejsou vybavena možností rozestupu kanálů 8,33 kHz a která se pohybují v oblastech letiště, v nichž je rozestup kanálů 8,33 kHz používán.

9. Členské státy, které v některé části svého vzdušného prostoru převádějí přidělení kmitočtů na rozestup kanálů 8,33 kHz:

   a) zajistí, aby provozovatelé letadel, která se v tomto vzdušném prostoru pohybují, byli informováni o tom, že tato letadla musí být vybavena rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz;

   b) zajistí, aby členové letové posádky používající rádio s rozestupem 25 kHz ve vzdušném prostoru, v němž je požadováno vybavení rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 5, prošli odpovídajícím výcvikem;

   c) provedou před převodem místní posouzení bezpečnosti, při němž se zohlední veškerý předpokládaný provoz v tomto vzdušném prostoru a možné problémy způsobené systémem hlasové komunikace provozovaným v celém okolním vzdušném prostoru.

▼B

PŘÍLOHA IV

ČÁST A

Požadavky na posouzení shody složek nebo vhodnosti složek k používání podle článku 11

1. Ověřování musí prokázat shodu složek nebo vhodnost složek k používání v souladu s požadavky na výkonnost stanovenými tímto nařízením při provozu těchto složek ve zkušebním prostředí.

2. Za vhodný postup posouzení shody pro zajištění a prohlášení souladu složek je považována skutečnost, že výrobce použil modul popsaný v části B. Povoleny jsou i rovnocenné nebo přísnější postupy.

ČÁST B

Modul interního řízení výroby

1. Tento modul popisuje postup, jímž výrobce nebo jeho oprávněný zástupce usazený v Unii, který plní povinnosti stanovené v bodě 2, zajišťuje a prohlašuje, že dotčené složky vyhovují požadavkům tohoto nařízení. Výrobce nebo jeho oprávněný zástupce usazený v Unii musí vypracovat písemné prohlášení o shodě nebo vhodnosti k používání v souladu s bodem 3 přílohy III nařízení (ES) č. 552/2004.

2. Výrobce musí vypracovat technickou dokumentaci popsanou v bodě 4. On sám nebo jeho oprávněný zástupce usazený v Unii musí dokumentaci kdykoli zpřístupnit příslušným vnitrostátním dozorovým orgánům pro účely kontroly a poskytovatelům letových navigačních služeb, kteří tyto složky začleňují do svých systémů, a to nejméně po dobu deseti let po vyrobení poslední složky. Výrobce nebo jeho oprávněný zástupce usazený v Unii informuje členské státy o tom, kde a jak lze přístup k výše uvedené technické dokumentaci získat.

3. Není-li výrobce usazen v Unii, určí osobu či osoby, které složky uvedou na trh Unie. Tato osoba či tyto osoby informují členské státy o tom, kde a jak lze získat přístup k technické dokumentaci.

4. Technická dokumentace musí prokázat shodu složek s požadavky tohoto nařízení. V míře nezbytné pro posouzení musí tato dokumentace zahrnovat návrh, výrobu a provoz složek.

5. Výrobce nebo jeho oprávněný zástupce musí spolu s technickou dokumentací uchovávat kopii prohlášení o shodě nebo vhodnosti k používání.

ČÁST C

Požadavky na ověření systémů podle čl. 12 odst. 1

1. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 musí prokázat shodu těchto systémů s požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost ve zkušebním prostředí, které odráží provozní situaci těchto systémů. Především:

— ověření komunikačních systémů musí prokázat, že pro hlasovou komunikaci je používán rozestup kanálů 8,33 kHz v souladu s článkem 4 a že výkonnost systémů hlasové komunikace s rozestupem kanálů 8,33 kHz splňuje požadavky čl. 4 odst. 7,

▼B

— ověření systémů zpracování letových údajů musí prokázat, že jsou řádně zajištěny funkce popsané v čl. 7 odst. 2.

2. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 se provede v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.

3. Zkušební nástroje použité k ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 musí mít vhodné funkce.

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

— popisu provedení,

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

5. Poskytovatel letových navigačních služeb řídí ověřování, přičemž zejména:

— určuje vhodné provozní a technické zkušební prostředí, které odráží provozní prostředí,

— ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 do provozního a technického zkušebního prostředí,

— ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny příslušné požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost,

— zajišťuje soudržnost a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek,

— plánuje organizaci zkoušek, lidské zdroje a instalaci a konfiguraci zkušební platformy,

— provádí kontroly a zkoušky uvedené v plánu zkoušek,

— vypracovává zprávu předkládající výsledky kontrol a zkoušek.

6. Poskytovatel letových navigačních služeb zajistí, aby systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 provozované v provozním zkušebním prostředí splňovaly požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost.

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

ČÁST D

Požadavky na ověření systémů podle čl. 12 odst. 2

1. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 musí prokázat shodu těchto systémů s požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost ve zkušebním prostředí, které odráží provozní situaci těchto systémů. Především:

— ověření komunikačních systémů musí prokázat, že pro hlasovou komunikaci je používán rozestup kanálů 8,33 kHz v souladu s článkem 4 a že výkonnost systémů hlasové komunikace s rozestupem kanálů 8,33 kHz splňuje požadavky čl. 4 odst. 7,

▼B

— ověření systémů zpracování letových údajů musí prokázat, že jsou řádně zajištěny funkce popsané v čl. 7 odst. 2.

2. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 se provede v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.

3. Zkušební nástroje použité k ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 musí mít vhodné funkce.

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

— popisu provedení,

— 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 ověřování zadá oznámenému subjektu.

6. Oznámený subjekt řídí ověřování, přičemž zejména:

— ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 do provozního a technického zkušebního prostředí,

— ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny příslušné požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost,

— zajišťuje soudržnost a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek,

— plánuje organizaci zkoušek, lidské zdroje a instalaci a konfiguraci zkušební platformy,

— provádí kontroly a zkoušky uvedené v plánu zkoušek,

— vypracovává zprávu předkládající výsledky kontrol a zkoušek.

7. Oznámený subjekt zajistí, aby systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 provozované v provozním zkušebním prostředí splňovaly požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost.

8. Po uspokojivém dokončení ověřování vypracuje oznámený subjekt 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.

▼B

PŘÍLOHA V

Podmínky uvedené v článku 12

1. Poskytovatel letových navigačních služeb musí mít ve své organizaci zavedeny metody vypracování zpráv, které zajišťují a prokazují, že ověřování bylo provedeno nestranně a nezávisle.

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

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

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