NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1265/2007

ze dne 26. října 2007,

kterým se stanoví pro jednotné evropské nebe požadavky na odstup kanálů hlasového radiokomunikačního spojení vzduch-země

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) ([1]) a zejména na čl. 3 odst. 1 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([2]), a zejména na čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nárůst letového provozu v evropské síti řízení letového provozu (dále jen EATMN) vyžaduje zvýšení kapacity řízení letového provozu. To vede k požadavku provozních zlepšení, jako je přerozdělení sektorů vzdušného prostoru, což dále vede k požadavkům dalších nových kmitočtových přídělů ve VKV leteckém rádiovém pásmu.

(2) V důsledku obtíží při uspokojování požadavků na nové kmitočtové příděly ve VKV pásmu pro leteckou pohyblivou radiokomunikační službu (117,975 až 137 MHz), při zřeteli na omezené možnosti rozšíření přiděleného spektra (šířky leteckého VKV radiového pásma) a/nebo násobného používání přídělu o stejném kmitočtu se Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen ICAO) rozhodla snížit odstup kanálů z 25 na 8,33 kHz.

(3) V důsledku rozhodnutí ICAO přijatých v letech 1994 a 1995 byl v říjnu 1999 zaveden nad letovou hladinou (dále jen FL) 245 v regionu ICAO EUR odstup kanálů 8,33 kHz. Zpočátku zavedlo povinné vybavení letadel rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz 7 států a dalších 23 států zavedlo tuto povinnost od října 2002.

(4) V souladu s předvídaným nárůstem poptávky po nových VKV přídělech se ICAO v roce 2002 rozhodla pokračovat v zavádění odstupu kanálů 8,33 kHz pod FL 245 a požádala Evropskou organizaci pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol), aby zavádění řídila. Následně stálá komise organizace Eurocontrol doporučila přikročit k zavedení kanálového odstupu 8,33 kHz nad FL 195 v regionu ICAO EUR od 15. března 2007.

(5) Očekává se, že v nadcházejících letech provoz i nadále poroste, což bude znamenat nové požadavky na další VKV příděly. Zavádění odstupu kanálů 8,33 kHz nad FL 195 by tak mělo být považováno pouze za první krok, který je třeba posoudit z hlediska dalšího možného včasného rozšíření na základě řádného vyhodnocení provozního, bezpečnostního a hospodářského dopadu.

(6) V souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004 byl Eurocontrol pověřen vypracováním požadavků na koordinované zavedení hlasové komunikace vzduch-země na základě sníženého odstupu kanálů 8,33 kHz. Toto nařízení je založeno na výsledné zprávě o pověření ze dne 12. října 2006.

(7) Aby bylo možné zajistit interoperabilitu, je třeba, aby pozemní a palubní radiostanice s odstupem 8,33 kHz splňovaly minimální společné požadavky na výkon.

(8) Jednotné použití specifických postupů v rámci prostoru jednotného evropského nebe je zásadní pro dosažení interoperability a plynulosti letového provozu.

(9) Informace o tom, zda je letadlo vybaveno odstupem kanálů 8,33 kHz, by měly být zahrnuty do letového plánu, zpracovány a přenášeny mezi stanovišti řízení letového provozu.

(10) Toto nařízení by nemělo pokrývat vojenské činnosti a výcvik, jak se uvádí v čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

(11) Členské státy prohlásily v obecném prohlášení o vojenských záležitostech týkajících se jednotného evropského nebe ([1]), že budou vzájemně spolupracovat při zohlednění vnitrostátních vojenských požadavků, aby byla koncepce pružného užívání vzdušného prostoru plně a jednotně používána ve všech členských státech všemi uživateli vzdušného prostoru. Za tímto účelem by všichni uživatelé vzdušného prostoru měli zavést hlasovou komunikaci vzduch-země se sníženým odstupem kanálů 8,33 kHz.

(12) Provoz státního letadla, které není vybaveno odstupem kanálů 8,33 kHz letícího jako let všeobecného letového provozu může vést ke zvýšené pracovní zátěži řízení letového provozu a mít nepříznivý dopad na kapacitu a bezpečnost EATMN. Za účelem snížení tohoto dopadu by měl být co možná nejvyšší podíl státních letadel vybaven rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz.

(13) Státní letadlo přepravního typu představuje ve vzdušném prostoru, na který se toto nařízení vztahuje, nejpočetnější kategorii státních letů všeobecného letového provozu. Zajištění toho, aby taková státní letadla byla vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz, by proto mělo být prvořadým úkolem.

(14) Překážky technické nebo finanční povahy mohou členským státům zabránit, aby vybavily určité kategorie státních letadel rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz. V takových případech by měla být Komise informována.

(15) Pro udržení úrovně bezpečnosti by poskytovatelé letových navigačních služeb měli vytvořit plány týkající se přístupu ke státním letadlům, která nemohou být vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz.

(16) S ohledem na udržení nebo zvýšení stávající úrovně bezpečnosti činností by se mělo od členských států požadovat, aby zajistily, že dotčené strany provedou posouzení bezpečnosti včetně identifikace rizik, posouzení rizik a procesů k jejich zmírnění. Harmonizované provedení těchto procesů v systémech, na které se vztahuje toto nařízení, vyžaduje stanovení konkrétních bezpečnostních požadavků pro všechny požadavky na interoperabilitu a výkon.

(17) V souladu s čl. 3 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 552/2004 by měla prováděcí pravidla týkající se interoperability popisovat konkrétní postupy posuzování shody, které se mají použít pro posouzení shody nebo vhodnosti k používání složek i ověření systémů.

(18) Úroveň vyspělosti trhu pro složky, na které se vztahuje toto nařízení, je taková, že jejich shoda nebo vhodnost pro použití může být uspokojivě posouzena prostřednictvím vnitřní výrobní kontroly pomocí postupů založených na modulu A stanoveném v příloze rozhodnutí Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a používání označení shody CE, které jsou určeny k použití ve směrnicích technické harmonizace ([2]).

(19) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe zřízeného podle čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví požadavky na koordinované zavedení hlasové komunikace vzduch-země založené na odstupu kanálů 8,33 kHz.

2. Toto nařízení se vztahuje na systémy hlasové komunikace vzduch-země s odstupem kanálů 8,33 kHz používané v letecké pohyblivé službě v pásmu 117,975–137 MHz, jejich složky a související postupy a na systémy zpracování letových údajů sloužících stanovištím řízení letového provozu, které poskytují služby všeobecnému letovému provozu, jejich složky a související postupy.

3. Toto nařízení se vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu nad FL 195 ve vzdušném prostoru regionu ICAO EUR, kde jsou členské státy odpovědné za poskytování služeb letového provozu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([3]), s výjimkou článku 4, který se použije rovněž na letový provoz pod FL 195.

4. V rámci čl. 4 prvního pododstavce nařízení Komise (ES) č. 730/2006 ([4]) mohou členské státy vydat odchylky od povinností mít v letadle zařízení stanovených v tomto nařízení pro lety podle pravidel pro let za viditelnosti.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 9.

([2]) Úř. věst. L 220, 30.8.1993, s. 23.

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

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

Článek 2

Definice

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

Použijí se rovněž tyto definice:

1. „odstupem kanálů 8,33 kHz“ se rozumí kmitočtový rozdíl (separace) 8,33 kHz mezi sousedními kanály;

2. „kanálem“ se rozumí číselné označení použité ve spojení s naladěním radiostanice, z kterého lze jednoznačně zjistit kmitočet použitelné radiové vlny a použitelný odstup kanálů;

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

4. „oblastním střediskem řízení“ (dále jen ACC) se rozumí stanoviště zřízené k poskytování letových provozních služeb řízeným letům v řízených oblastech spadajících do jeho odpovědnosti;

5. „lety pro let podle pravidel za viditelnosti“ (lety VFR) se rozumí veškeré lety prováděné podle pravidel pro let za viditelnosti, jak jsou stanoveny v příloze 2 ([1]) chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944;

6. „VKV přídělem“ se rozumí přidělení VKV kmitočtu letecké službě za účelem provozování hlasového komunikačního zařízení;

7. „systémem s posunutou nosnou“ se rozumí systém používaný v situacích, kde rádiové pokrytí nelze zajistit jen jedním vysílačem a přijímačem a kde z důvodu potlačení zázněje (interferencí mezi vysílanými signály) jsou jednotlivé signály rozladěny (off-set) od hlavní nosné frekvence;

8. „určeným provozním pokrytím“ se rozumí vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje určitá služba a ve kterém je službě poskytována ochrana kmitočtu;

9. „provozovatelem“ se rozumí osoba, organizace či podnik provozující letadla nebo nabízející jejich provoz;

10. „pracovním místem“ se rozumí zařízení a technické vybavení, jehož prostřednictvím personál letových provozních služeb provádí úkol související s jeho prací;

11. „radiotelefonií“ se rozumí forma rádiové komunikace určená především pro výměnu informací ve formě řeči;

12. „koordinační dohodou“ se rozumí dohoda mezi dvěma sousedními stanovišti ATC, která stanovuje, jak mají být koordinovány jejich příslušné odpovědnosti řízení letového provozu;

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

14. „státním letadlem“ se rozumí všechna letadla využívaná pro účely armády, celních orgánů a policie;

15. „státním letadlem přepravního typu“ se rozumí státní letadla s pevnými křídly, která jsou určena pro účely přepravy osob a/nebo nákladu.

Článek 3

Požadavky na interoperabilitu a výkon

1. Aniž je dotčen článek 5, provozovatelé zajistí, aby do 15. března 2008 byla jejich letadla vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz.

2. Kromě vybavení odstupem kanálů 8,33 kHz musí být zařízení uvedené v odstavci 1 schopno naladit se na kanály s odstupem 25 kHz a fungovat v prostředí, které využívá systém s posunutou nosnou (off-set).

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby do 3. července 2008 pro sektory se spodní hranicí v nebo nad FL 195 byly všechny VKV hlasové příděly přeměněny na odstup kanálů 8,33 kHz.

([1]) Desáté vydání – červenec 2005 – www.icao.int

4. Odstavec 3 se nevztahuje na sektory, kde se používá systém s posunutou nosnou s odstupem sousedních kanálů 25 kHz.

5. Členské státy přijmou všechna potřebná opatření, aby poskytovatelům letových navigačních služeb byly oznámeny příslušné VKV příděly.

6. Poskytovatelé letových navigačních služeb musí zprovoznit VKV příděly uvedené v odstavci 5. Jestliže nemohou být členské státy za výjimečných okolností v souladu s odstavcem 3, sdělí důvody Komisi.

7. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby výkon jejich systémů hlasové komunikace s odstupem 8,33 kHz vyhovoval normám ICAO uvedeným v příloze I odst. 1.

8. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby jejich systémy hlasové komunikace s odstupem 8,33 kHz umožňovaly provozně přijatelnou hlasovou komunikaci mezi řídícími letového provozu a piloty v určeném provozním pokrytí.

9. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby výkon vysílačové a přijímačové části systému hlasové komunikace s odstupem 8,33 kHz vyhovoval normám ICAO stanoveným v příloze I odst. 1 s ohledem na stabilitu kmitočtu, modulaci, citlivost, šířku pásma účinného příjmu a odmítnutí sousedního kanálu.

10. Provozovatelé zajistí, aby výkon systémů hlasové komunikace 8,33 kHz instalovaných na palubě jejich letadel při použití odstavce 1 vyhovoval normám ICAO stanoveným v příloze I odst. 2.

11. Z pohledu požadavků na stabilitu kmitočtu, modulaci, citlivost, efektivní šířky pásma příjmu a potlačení sousedních kanálů, které jsou stanoveny normami ICAO specifikovanými v příloze I odst. 2., musí být dokument Evropské organizace pro zařízení v civilním letectví (Eurocae), který je uveden v příloze I odst. 3, považován za dostatečný materiál k prokazování shodnosti.

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

a) informace o vybavenosti letadla odstupem kanálů 8,33 kHz musí být přenášeny mezi stanovišti ATC;

b) informace o vybavenosti letadla odstupem kanálů 8,33 kHz musí být dostupné na příslušném pracovním místě;

c) řídící letového provozu musí mít prostředky jak změnit informaci o vybavenosti letadla odstupem kanálů 8,33 kHz.

Článek 4

Související postupy

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé zajistí, aby se používalo všech šesti číslic číselného označení k určení vysílajícího kanálu při radiotelefonní komunikaci VKV s výjimkou případu, kdy je páté i šesté místo nula, přičemž se v takovém případu budou používat pouze první čtyři místa.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé zajistí, aby jejich postupy pro hlasovou komunikaci vzduch-země byly v souladu s předpisy ICAO stanovenými v příloze I odst. 4.

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby postupy použitelné pro letadla vybavená rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz a letadla nevybavená takovým zařízením byly stanoveny v koordinačních dohodách.

4. Provozovatelé, kteří provozují lety stanovené v čl. 1 odst. 3 nad FL 195, a zástupci jednající v jejich zastoupení zajistí, aby bylo kromě písmene S a/nebo jakýchkoli jiných písmen podle daného případu do pole 10 letového plánu vloženo písmeno Y pro letadla vybavená rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz nebo aby byl zahrnut indikátor STS/EXM833 do pole 18 letového plánu pro letadla, která nejsou uvedeným zařízením vybavena, ale kterým byla udělena výjimka z povinnosti mít toto zařízení. U letadel, která jsou obvykle schopna provozu nad FL 195 a jsou vybavená rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz, ale u kterých je plánován let pod touto hladinou, se musí vložit písmeno Y do pole 10 letového plánu.

5. V případě, že let změní stav vybavenosti odstupem kanálů 8,33 kHz, zašlou provozovatelé nebo zástupci jednající v jejich zastoupení systému IFPS zprávu o změně s odpovídajícím indikátorem vloženým do příslušného pole.

6. Členské státy přijmou potřebná opatření, aby zajistily, že IFPS zpracuje a distribuuje informace o vybavení rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz přijaté v letových plánech.

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

Článek 5

Státní letadlo

1. Členské státy zajistí, aby státní letadla přepravního typu byla vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz do 3. července 2008.

2. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní postupy pro sdělování informací o státních letadlech, členské státy sdělí Komisi do 3. ledna 2008 seznam státních letadel přepravního typu, která nebudou vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz v souladu s odstavcem 1, a to z důvodu:

a) stažení z provozní služby do 31. prosince 2010;

b) překážek při nákupu.

Pokud překážky při nákupu brání dodržování odstavce 1, členské státy rovněž sdělí Komisi do 3. ledna 2008 seznam dotčených letadel a datum, do kterého budou dotyčná letadla vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz. Uvedené datum nemůže být později než 31. prosince 2012.

3. Členské státy zajistí, aby státní letadla jiná než přepravního typu byla vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz do 31. prosince 2009.

4. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní postupy pro sdělování informací o státních letadlech, členské státy sdělí Komisi nejpozději do 30. června 2009 seznam státních letadel jiného než přepravního typu, která nebudou vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz v souladu s odstavcem 3, a to z důvodu:

a) naléhavých technických nebo rozpočtových překážek;

b) stažení z provozní služby do 31. prosince 2010;

c) překážek při nákupu.

Pokud překážky při nákupu brání dodržování odstavce 3, členské státy rovněž sdělí Komisi do 30. června 2009 seznam dotčených letadel a datum, do kterého budou dotyčná letadla vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz. Uvedené datum nemůže být později než 31. prosince 2015.

5. Poskytovatelé služeb letového provozu zajistí, aby státní letadla, která nejsou vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz, mohla být používána za předpokladu, že je lze bezpečně provozovat v rámci kapacitních omezení systému uspořádání letového provozu na UKV nebo VKV přiděleném kmitočtu s odstupem 25 kHz.

6. Členské státy zveřejní postupy pro provoz státních letadel, která nejsou vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz v národních leteckých informačních publikacích (AIP).

7. Poskytovatelé služeb letového provozu sdělí jednou ročně členskému státu, který je určil, své plány pro provoz definovaných státních letadel, která nejsou vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz, při zohlednění kapacitních omezení souvisejících s postupy uvedenými v odstavci 6.

Článek 6

Požadavky na bezpečnost

Členské státy přijmou potřebná opatření a zajistí, aby jakýmkoli změnám stávajících systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 nebo zavedení nových systémů předcházelo posouzení bezpečnosti provedené dotčenými stranami, včetně označení rizik, posouzení a zmírnění rizik.

V průběhu tohoto posouzení bezpečnosti jsou zohledněny přinejmenším požadavky na bezpečnost stanovené v příloze II.

Článek 7

Shoda nebo vhodnost k používání složek

1. Před vydáním prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání uvedeného v článku 5 nařízení (ES) č. 552/2004 posoudí výrobci složek systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 shodu nebo vhodnost k používání těchto složek v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy III tohoto nařízení, aniž je dotčen odstavec 2.

2. Certifikační procesy pro posouzení letové způsobilosti vyhovující nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 [1], jsou-li použity na palubní složky systémů uvedených v čl. 1 odst. 2, jsou považovány za přijatelné postupy pro posouzení shody těchto složek, jestliže zahrnují prokázání shody s požadavky na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost uvedenými v tomto nařízení.

[1] Úř. věst. L 240, 7.9.2002, s. 1.

Článek 8

Ověření systémů

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

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří nemohou prokázat, že splňují podmínky stanovené v příloze IV, prostřednictvím smlouvy pověří úředně oznámený orgán ověřením systémů uvedených v čl. 1 odst. 2. Toto ověření je provedeno v souladu s požadavky stanovenými v příloze III části D.

Článek 9

Dodatečné požadavky

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

2. Členské státy přijmou potřebná opatření a zajistí, aby pracovníci provozující službu IFPS, kteří jsou zapojeni do plánování letů, byli řádně informováni o požadavcích stanovených v tomto nařízení a absolvovali dostatečný výcvik pro výkon své pracovní funkce.

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb:

a) vypracují a udržují provozní příručky obsahující nezbytné pokyny a informace s cílem umožnit všem příslušným pracovníkům použít toto nařízení;

b) zajistí, aby příručky uvedené v bodu a) byly přístupné a aktualizované a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala odpovídajícímu řízení jakosti a uspořádání dokumentu;

c) zajistí, aby pracovní metody a provozní postupy vyhovovaly tomuto nařízení.

4. Členské státy přijmou potřebná opatření a zajistí, aby služba centralizovaného zpracování plánování letů a distribuce:

a) vypracovala a udržovala provozní příručky obsahující nezbytné pokyny a informace s cílem umožnit všem příslušným pracovníkům použít toto nařízení;

b) zajistila, aby příručky uvedené v bodu a) byly přístupné a aktualizované a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala odpovídajícímu řízení jakosti a uspořádání dokumentu;

c) zajistila, aby pracovní metody a provozní postupy vyhovovaly tomuto nařízení.

5. Provozovatelé určení v čl. 3 odst. 1 přijmou potřebná opatření a zajistí, aby pracovníci provozující rádiové zařízení byli řádně informováni o tomto nařízení, absolvovali dostatečný výcvik pro používání tohoto zařízení a aby pokyny byly k dispozici v pilotní kabině, je-li to proveditelné.

6. Členské státy přijmou potřebná opatření a zajistí dodržování tohoto nařízení včetně zveřejnění příslušných informací v národních leteckých informačních příručkách.

Článek 10

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.

V Bruselu dne 26. října 2007.

Za Komisi

Jacques BARROT

místopředseda

PŘÍLOHA I

Normy a předpisy uvedené v článcích 3 a 4

1. Hlava 2 „Letecká pohyblivá služba“, oddíl 2.1 „Charakteristiky VKV komunikačního systému letadlo-země“ a oddíl 2.2 „Systémové charakteristiky pozemních zařízení“ leteckého předpisu L10, svazek III, část 2 (první vydání – červenec 1995 obsahující změnu č. 80).

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 pododdílu 2.3.2.8 „Charakteristiky odolnosti vůči rušení“ leteckého předpisu L10, svazek III, část 2 (první vydání – červenec 1995 obsahující změnu č. 80).

3. Minimální provozní specifikace výkonnosti Eurocae pro přijímače – vysílače VKV v letadle provozované v rozsahu kmitočtů 117,975–137,000 MHz, dokument ED-23B, změna 3, prosinec 1997.

4. Oddíl 12.3.1.4 „Kanálový odstup 8,33 kHz“ leteckého předpisu L 4444 (čtrnácté vydání – 2001 obsahující změnu č. 4).

PŘÍLOHA II

Požadavky na bezpečnost uvedené v článku 6

1. Požadavky na interoperabilitu a bezpečnost stanovené v čl. 3 odst. 1 a 12 jsou považovány za požadavky na bezpečnost.

2. Požadavky na související postupy stanovené v čl. 4 odst. 1 a 2 jsou považovány za požadavky na bezpečnost.

3. Požadavky na státní letadla stanovené v čl. 5 odst. 1, 3, 5 a 7 jsou považovány za požadavky na bezpečnost.

4. Požadavky podporující shodu stanovené v čl. 9 odst. 1, 3, 5 a 6 jsou považovány za požadavky na bezpečnost.

5. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby rozhraní mezi člověkem a strojem pro zobrazení kanálů VKV u řídícího bylo konzistentní s VKV radiotelefonními postupy.

6. Poskytovatelé letových navigačních služeb posoudí dopad klesání letadel, která nejsou vybavena rádiovým zařízením s odstupem kanálů 8,33 kHz, pod FL 195 při zohlednění faktorů jako minimální bezpečné výšky křížení a rozhodnou, zda jsou nutné změny sektorových kapacit nebo organizace/struktur vzdušného prostoru.

7. Před koordinací v tabulce COM2 ICAO Doc 7754 členské státy zajistí, aby konverze z odstupu 25 na odstup 8,33 kHz byly provozovány po zkušební dobu minimálně v délce 4 týdnů, během nichž bude ověřen bezpečný provoz.

8. Členské státy zajistí, aby konverze z 25 na 8,33 kHz byly provedeny při respektování kritérií ICAO pro plánování kmitočtů popsaných v části II – „Kritéria plánování přidělení kmitočtů VKV pro komunikaci typu vzduch-země“ příručky EUR o správě kmitočtu – ICAO EUR Doc 011 (2005).

PŘÍLOHA III

ČÁST A

POŽADAVKY NA POSOUZENÍ SHODY NEBO VHODNOSTI K POUŽÍVÁNÍ SLOŽEK UVEDENÝCH V ČLÁNKU 7

1. Ověřovací činnosti prokáží shodu složek s požadavky na výkon tohoto nařízení nebo jejich vhodnost k používání, když jsou tyto složky provozovány ve zkušebním prostředí.

2. Použití modulu popsaného v části B výrobcem bude považováno za vhodný postup posouzení k zajištění a prohlášení shody složek. Rovnocenné nebo přísnější postupy jsou také schváleny.

ČÁST B

MODUL VNITŘNÍ VÝROBNÍ KONTROLY

1. Tento modul popisuje postup, pomocí kterého výrobce nebo jeho oprávněný zástupce se sídlem ve Společenství, který provádí povinnosti stanovené v odstavci 2, zajišťuje a prohlašuje, že dotčené složky vyhovují požadavkům tohoto nařízení. Výrobce nebo jeho oprávněný zástupce se sídlem ve Společenství musí sestavit písemné prohlášení o shodě nebo vhodnosti k používání v souladu s přílohou III odst. 3 nařízení (ES) č. 552/2004.

2. Výrobce musí založit technickou dokumentaci popsanou v odstavci 4 a on nebo jeho oprávněný zástupce se sídlem ve Společenství ji musí uchovávat nejméně po dobu 10 let po vyrobení poslední složky, a mít ji k dispozici pro příslušné vnitrostátní dozorové orgány pro účely kontroly a k dispozici pro poskytovatele letových navigačních služeb, kteří začleňují tyto složky do svých systémů. Výrobce nebo jeho oprávněný zástupce se sídlem ve Společenství informuje členské státy o tom, kde a jak může být výše uvedená technická dokumentace zpřístupněna.

3. Když výrobce nemá sídlo ve Společenství, jmenuje osobu/osoby, která/které umístí složky na trh Společenství. Tato osoba/tyto osoby informuje/informují členské státy o tom, kde a jak může být technická dokumentace zpřístupněna.

4. Technická dokumentace musí umožnit posouzení shody složek s požadavky tohoto nařízení. Musí do rozsahu příslušného pro takové posouzení obsahovat návrh, výrobu a provoz složek.

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

ČÁST C

POŽADAVKY NA OVĚŘENÍ SYSTÉMŮ UVEDENÝCH V ČL. 8 ODST. 1

1. Ověření systémů určených v čl. 1 odst. 2 prokáže shodu těchto systémů s požadavky na interoperabilitu, výkon a bezpečnost tohoto nařízení v posuzovaném prostředí zohledňující provozní souvislosti těchto systémů. Zejména:

   — ověření systémů pro komunikaci typu vzduch-země prokáže, že pro hlasovou komunikaci VKV typu vzduch-země se používá odstup kanálů 8,33 kHz v souladu s čl. 3 odst. 3 a že výkonnost systémů hlasové komunikace s odstupem kanálů 8,33 kHz vyhovuje čl. 3 odst. 7,

   — ověření systémů pro zpracování letových údajů prokáže, že funkčnost popsaná v čl. 3 odst. 12 je řádně provedena.

2. Ověření systémů určených v čl. 1 odst. 2 bude provedeno v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.

3. Zkušební nástroje použité pro ověření systémů určených v čl. 1 odst. 2 budou mít vhodnou funkčnost.

4. Ověření systémů určených v čl. 1 odst. 2 vytvoří prvky technické dokumentace požadované podle přílohy IV odst. 3 nařízení (ES) č. 552/2004 včetně následujících prvků:

— popisu provedení,

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

5. Poskytovatelé letových navigačních služeb budou řídit činnosti související s ověřením a zejména:

— určí vhodné provozní a technické prostředí pro posouzení zohledňující provozní prostředí,

— ověří, že plán zkoušek popisuje začlenění systémů určených v čl. 1 odst. 2 do posuzovaného provozního a technického prostředí,

— ověří, že zkušební plán obsahuje všechny použitelné požadavky na interoperabilitu, výkon a bezpečnost tohoto nařízení,

— zajistí soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek,

— naplánují zkušební organizaci, personál, instalaci a uspořádání zkušební platformy,

— provedou kontroly a zkoušky, jak je určeno v plánu zkoušek,

— vypracují zprávu, která předkládá výsledky kontrol a zkoušek.

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

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

ČÁST D

POŽADAVKY NA OVĚŘENÍ SYSTÉMŮ UVEDENÝCH V ČL. 8 ODST. 2

1. Ověření systémů určených v čl. 1 odst. 2 prokáže shodu těchto systémů s požadavky na interoperabilitu, výkon a bezpečnost tohoto nařízení v posuzovaném prostředí zohledňující provozní souvislosti těchto systémů. Zejména:

— ověření systémů pro komunikaci typu vzduch-země prokáže, že pro hlasovou komunikaci VKV typu vzduch-země se používá odstup kanálů 8,33 kHz v souladu s čl. 3 odst. 3 a že výkonnost systémů hlasové komunikace s odstupem kanálů 8,33 kHz vyhovuje čl. 3 odst. 7,

— ověření systémů pro zpracování letových údajů prokáže, že funkčnost popsaná v čl. 3 odst. 12 je řádně provedena.

2. Ověření systémů určených v čl. 1 odst. 2 bude provedeno v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.

3. Zkušební nástroje použité pro ověření systémů určených v čl. 1 odst. 2 budou mít vhodnou funkčnost.

4. Ověření systémů určených v čl. 1 odst. 2 vytvoří prvky technické dokumentace požadované podle přílohy IV odst. 3 nařízení (ES) č. 552/2004 včetně následujících prvků:

   — popisu provedení,

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

5. Poskytovatelé letových navigačních služeb určí vhodné provozní a technické prostředí pro posouzení zohledňující provozní prostředí a nechají oznámený subjekt provést činnosti související s ověřením.

6. Oznámený subjekt bude řídit činnosti související s ověřením a zejména:

   — ověří, že plán zkoušek popisuje začlenění systémů určených v čl. 1 odst. 2 do posuzovaného provozního a technického prostředí,

   — ověří, že zkušební plán obsahuje všechny použitelné požadavky na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost tohoto nařízení,

   — zajistí soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek,

   — naplánuje zkušební organizaci, personálu, instalaci a uspořádání zkušební platformy,

   — provede kontroly a zkoušky, jak je určeno v plánu zkoušek,

   — vypracuje zprávu, která předkládá výsledky kontrol a zkoušek.

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

8. Po uspokojivém dokončení úkolů souvisejících s ověřením oznámený subjekt vypracuje osvědčení o shodě ve vztahu k provedeným úkolům.

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

PŘÍLOHA IV

Podmínky uvedené v článku 8

1. Poskytovatel letových navigačních služeb musí mít ve své organizaci zavedeny metody pro vykazování, které zajišťují a prokazují, že ověření bylo posouzeno nestranně a nezávisle.

2. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby pracovníci podílející se na postupech ověření prováděli kontroly na 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, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které jsou výsledky kontrol dotčeny.

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

4. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby pracovníci podílející se na postupech ověření absolvovali odpovídající 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 byla provedena.

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 zkoušek nebo na výsledcích těchto zkoušek.