

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1207/2011**ze dne 22. listopadu 2011,****kterým se stanoví požadavky na výkonnost a interoperabilitu přehledu v jednotném evropském nebi****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

novými schopnostmi. To je nutno zohlednit při stanovení dat pro povinné vybavení.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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. 5 uvedeného nařízení,

(7) Měla by být určena kritéria pro možné výjimky zejména na základě hospodářských nebo závažných technických hledisek, která provozovatelům umožní určité typy letadel požadovanými schopnostmi výjimečně nevybavit. Je nutno stanovit vhodné postupy, které by Komisi umožnily přijímat v tomto ohledu rozhodnutí.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise pověřila Eurocontrol v souladu s čl. 8 odst. 1 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⁾ vypracováním požadavků na výkonnost a interoperabilitu přehledu v rámci Evropské sítě uspořádání letového provozu („EATMN“). Toto nařízení je založeno na výsledné zprávě o pověření ze dne 9. července 2010.

(8) S cílem zajistit interoperabilitu palubních a pozemních přehledových systémů by měla být přidělena a provozována ICAO 24bitová adresa letadla v souladu s požadavky Mezinárodní organizace pro civilní letectví („ICAO“).

(2) Plynulost provozu závisí na jednotnosti minimálních požadavků na rozstupy mezi letadly používaných v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebe.

(9) Základ, který provozovatelé letadel vytvořili zavedením schopností automatického závislého přehledového systému – vysílání (ADS-B OUT), by měl umožnit zavedení pozemních aplikací a rovněž by měl usnadnit zavádění budoucích palubních aplikací.

(3) Pro zajištění interoperability by měly být uplatňovány společné zásady při výměně přehledových dat mezi systémy. Dále by měly být určeny minimální schopnosti a výkonnost palubních složek přehledových systémů.

(10) Systémy EATMN by měly podporovat zavádění moderních, schválených a ověřených provozních koncepcí pro všechny fáze letu, zejména tak, jak to předpokládá hlavní plán ATM projektu modernizace uspořádání letového provozu v Evropě („SESAR“).

(4) Schopnosti palubních složek přehledových systémů by měly poskytovatelům letových navigačních služeb nabízet dostatečnou pružnost při výběru nejvhodnějších řešení pozemního přehledu pro své konkrétní prostředí.

(11) Výkonnost systémů v oblasti působnosti tohoto nařízení a jejich složek by měla být pravidelně posuzována s přihlédnutím k místnímu prostředí, ve kterém jsou provozovány.

(5) Prováděním tohoto nařízení by nemělo být dotčeno zavádění jiných přehledových aplikací a technologií, které jsou výhodné pro zvláštní prostředí.

(12) Jednotné použití zvláštních postupů v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebe je zásadní pro dosažení interoperability a plynulosti provozu.

(6) Provozovatelé potřebují dostatečnou lhůtu k tomu, aby mohli nová letadla a stávající letecký park vybavit

(13) Spektrum využívaných přehledovými systémy by mělo být chráněno tak, aby se zabránilo škodlivému rušení. Členské státy by měly v tomto ohledu přijmout nezbytná opatření.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

- (14) Toto nařízení by se nemělo vztahovat na vojenské činnosti a výcvik podle čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004.
- (15) V zájmu zachování nebo zvýšení stávající úrovně bezpečnosti provozu by se mělo od členských států požadovat zajištění toho, aby dotčené strany provedly posouzení bezpečnosti včetně identifikace nebezpečí, posouzení rizik a postupů k jejich zmírnění. Harmonizované provádění těchto postupů u systémů, na které se vztahuje toto nařízení, si vyžaduje, aby specifické požadavky na bezpečnost byly stanoveny pro všechny požadavky na interoperabilitu a výkonnost.
- (16) Podle nařízení (ES) č. 552/2004 by prováděcí pravidla pro interoperabilitu měla popisovat jednotlivé postupy při posuzování shody, které se mají použít pro posuzování shody složek nebo vhodnosti složek k používání, jakož i ověření systémů.
- (17) V případě letových provozních služeb poskytovaných především letadlům provozovaným v rámci všeobecného letového provozu pod vojenským dohledem by dodržování tohoto nařízení mohla bránit omezení spojená se zadáváním zakázek.
- (18) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na systémy, které přispívají k poskytování přehledových informací, jejich složky a související postupy v zájmu zajištění harmonizace výkonnosti, interoperability a účinnosti těchto systémů v rámci Evropské sítě uspořádání letového provozu (EATMN) a pro účely civilně-vojenské koordinace.

Článek 2

Oblast působnosti

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

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

c) ze systémů zpracování přehledových dat, jejich složek a souvisejících postupů;

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

2. Toto nařízení se vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu v souladu s pravidly pro let podle přístrojů v rámci vzdušného prostoru vymezeného v čl. 1 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004⁽¹⁾, s výjimkou čl. 7 odst. 3 a čl. 7 odst. 4, které se vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu.

3. Toto nařízení se vztahuje na poskytovatele letových provozních služeb, kteří poskytují služby řízení letového provozu na základě přehledových dat, a na poskytovatele komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb, kteří provozují systémy stanovené v odstavci 1.

Článek 3

Definice

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

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) „přehledovými daty“ se rozumí jakákoli položka dat v rámci přehledového systému, která je nebo není opatřena časovým údajem a která se týká:
 - a) dvojrozměrné polohy letadla;
 - b) vertikální polohy letadla;
 - c) letové polohy letadla;
 - d) totožnosti letadla;
 - e) ICAO 24bitové adresy letadla;
 - f) záměru letadla;
 - g) rychlosti letadla;
 - h) zrychlení letadla;
- 2) „provozovatelem“ se rozumí osoba, organizace nebo podnik zabývající se provozováním letadel nebo nabízející provozování letadel;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

- 3) „ADS-B“ se rozumí automatický závislý přehledový systém – vysílání, způsob sledování, pro který letadlo automaticky poskytuje datovým spojením informaci získanou z palubních navigačních systémů a systémů určování polohy;
- 4) „ADS-B OUT“ se rozumí poskytnutí přehledových dat ADS-B z pohledu jejich vysílání z letadla;
- 5) „škodlivým rušením“ se rozumí rušení, které brání dosahování požadavků na výkonnost;
- 6) „řetězcem v rámci přehledu“ se rozumí systém sestávající ze souboru palubních a pozemních složek, které se používají k určení příslušných položek přehledových dat letadel, včetně systému zpracování přehledových dat, je-li zaveden;
- 7) „řetězcem v rámci kooperativního přehledu“ se rozumí řetězec v rámci přehledu, který k určení položek přehledových dat vyžaduje jak pozemní, tak palubní složky;
- 8) „systémem zpracování přehledových dat“ se rozumí systém, který zpracovává všechna přijatá vstupní přehledová data s cílem podat co nejlepší odhad aktuálních přehledových dat letadla;
- 9) „identifikací letadla“ se rozumí skupina písmen, číslic nebo jejich kombinace, která je buď totožná s volací značkou letadla nebo je kódovaným ekvivalentem volací značky letadla, jež se má používat při spojení letadlo-země, a která se používá k identifikaci letadla při spojení země-země v rámci letových provozních služeb;
- 10) „státním letadlem“ se rozumí všechna letadla používaná pro vojenské, celní a policejní účely;
- 11) „státním letadlem přepravního typu“ se rozumí státní letadlo s pevnými křídly určené pro účely přepravy osob a/nebo nákladu;
- 12) „extrapolováním“ se rozumí projekce, prognóza nebo rozšíření známých dat na základě hodnot v rámci již pozorovaného časového intervalu;
- 13) „pasivním“ se rozumí extrapolovaný po dobu, která přesahuje dobu aktualizace pozemních přehledových systémů;
- 14) „dobou platnosti“ se rozumí okamžik, v němž řetězec v rámci přehledu změní položku dat, nebo doba, na niž řetězec v rámci přehledu tuto položku vypočte;
- 15) „přesností“ se rozumí stupeň shody získané hodnoty položky dat s její skutečnou hodnotou v okamžiku, kdy tato položka dat vystoupí z řetězce v rámci přehledu;
- 16) „dostupností“ se rozumí stupeň, v jakém jsou systém nebo složka v provozu a přístupné, je-li třeba je použít;
- 17) „integritou“ se rozumí stupeň nezjištěné (na úrovni systému) neshody vstupní hodnoty položky dat s její výstupní hodnotou;
- 18) „kontinuitou“ se rozumí pravděpodobnost, že systém bude provádět požadované funkce bez neplánovaného přerušení, za předpokladu, že je tento systém dostupný na počátku zamýšlené operace;
- 19) „včasností“ se rozumí rozdíl mezi okamžikem výstupu položky dat a dobou platnosti této položky dat.

Článek 4

Požadavky na výkonnost

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí plynulost provozu v rámci vzdušného prostoru spadajícího do jejich pravomoci a na hranici s přilehlými vzdušnými prostory uplatněním příslušných minimálních požadavků na rozstupy mezi letadly.
2. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby na podporu minimálních rozstupů uplatňovaných v souladu s odstavcem 1 byly jako nezbytné zavedeny systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d).
3. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby data na výstupu z řetězce v rámci přehledu podle čl. 2 odst. 1 byla v souladu s požadavky na výkonnost stanovenými v příloze I za předpokladu, že používané funkce palubních složek jsou v souladu s požadavky stanovenými v příloze II.
4. Pokud poskytovatel letových navigačních služeb u některého letadla zjistí, že jeho avionika vykazuje funkční anomálii, informuje provozovatele letu o odchylce od požadavků na výkonnost. Provozovatel záležitost prošetří před zahájením dalšího letu a zjedná nezbytnou nápravu v souladu s postupy běžné údržby a oprav pro dané letadlo a jeho avioniku.

Článek 5

Požadavky na interoperabilitu

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby všechna přehledová data předávaná z jejich systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) a c) jiným poskytovatelům navigačních služeb byla v souladu s požadavky stanovenými v příloze III.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb při předávání přehledových dat ze svých systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) a c) jiným poskytovatelům letových navigačních služeb stanoví s těmito poskytovateli formální ujednání pro výměnu dat v souladu s požadavky stanovenými v příloze IV.

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby řetězec v rámci kooperativního přehledu disponoval nejpozději do 2. ledna 2020 nezbytnou schopností, která jim umožní stanovit individuální identifikaci letadla pomocí identifikace letadla sestupným spojem, jíž disponují letadla vybavená v souladu s přílohou II.

4. Provozovatelé zajistí, aby:

a) letadla provozovaná při letech uvedených v čl. 2 odst. 2 s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé ke dni nebo po dni 8. ledna 2015 byla vybavena odpovídači sekundárního přehledového radaru, které mají schopnosti stanovené v části A přílohy II;

b) letadla s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní pravé vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů, jež jsou provozována při letech uvedených v čl. 2 odst. 2 s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé ke dni nebo po dni 8. ledna 2015, byla vybavena odpovídači sekundárního přehledového radaru, které mají kromě schopností stanovených v části A přílohy II navíc schopnosti stanovené v části B uvedené přílohy;

c) letadla s pevnými křídly s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní pravé vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů, jež jsou provozována při letech uvedených v čl. 2 odst. 2 s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé ke dni nebo po dni 8. ledna 2015, byla vybavena odpovídači sekundárního přehledového radaru, které mají kromě schopností stanovených v části A přílohy II navíc schopnosti stanovené v části C uvedené přílohy.

5. Provozovatelé zajistí, aby nejpozději do 7. prosince 2017:

a) letadla provozovaná při letech uvedených v čl. 2 odst. 2 s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 8. ledna 2015 byla vybavena odpovídači sekundárního přehledového radaru, které mají schopnosti stanovené v části A přílohy II;

b) letadla s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní pravé vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů, jež jsou provozována při letech uvedených v čl. 2 odst. 2 s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 8. ledna 2015 byla vybavena odpovídači sekundárního přehledového radaru, které mají kromě schopností stanovených v části A přílohy II navíc schopnosti stanovené v části B uvedené přílohy;

c) letadla s pevnými křídly s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní pravé vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů, jež jsou provozována při letech uvedených v čl. 2 odst. 2 s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 8. ledna 2015 byla vybavena odpovídači sekundárního přehledového radaru, které mají kromě schopností stanovených v části A přílohy II navíc schopnosti stanovené v části C uvedené přílohy.

6. Provozovatelé zajistí, aby letadla vybavená v souladu s odstavci 4 a 5 s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní pravé vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů byla provozována s anténním systémem umožňujícím výběr, jak stanoví bod 3.1.2.10.4 přílohy 10 svazku IV Chicagské úmluvy (4. vydání), včetně všech změn až do č. 85.

7. Členské státy mohou uložit požadavky na vybavení v souladu s odst. 4 písm. b) a odst. 5 písm. b) všem letadlům provozovaným při letech uvedených v čl. 2 odst. 2 v oblastech, kde jsou přehledové služby pomocí přehledových dat uvedených v části B přílohy II zajišťovány poskytovateli letových navigačních služeb.

8. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby před uvedením systémů podle čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) do provozu uplatňovali ta nejúčinnější zaváděcí řešení, která zohledňují místní provozní prostředí, omezení a potřeby, jakož i schopnosti uživatelů vzdušného prostoru.

Článek 6

Ochrana spektra

1. Členské státy nejpozději do 5. února 2015 zajistí, aby odpovídač sekundárního přehledového radaru na palubě všech letadel přelétávajících přes členský stát nebyl vystavován nadměrnému počtu dotazů, které jsou vysílány pozemními dotazovací přehledového radaru a které buď vyvolávají odpovědi, nebo odpovědi nevyvolávají, ale mají dostatečný výkon na to, aby překročily minimální prahovou úroveň přijímače odpovídače sekundárního přehledového radaru.

2. Pro účely odstavce 1 platí, že součet těchto dotazů nesmí způsobit, aby odpovídací sekundárního přehledového radaru překročil rychlost odpovědi za sekundu, s výjimkou vysílání dotazovacího signálu, která je pro odpovědi módu A/C stanovena v bodě 3.1.1.7.9.1 a pro odpovědi módu S v bodě 3.1.2.10.3.7.3 přílohy 10 svazku IV Chicagské úmluvy (4. vydání).

3. Členské státy nejpozději do 5. února 2015 zajistí, aby použití pozemního vysílače provozovaného v členském státě nevytvářelo škodlivé rušení na jiných přehledových systémech.

4. Dojde-li mezi členskými státy v souvislosti s opatřeními uvedenými v odstavcích 1 a 3 k neshodě, předloží dotyčné členské státy záležitost Komisi.

Článek 7

Související postupy

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb posoudí úroveň výkonnosti pozemního řetězce v rámci přehledu před jeho uvedením do provozu, jakož i pravidelně během provozu v souladu s požadavky stanovenými v příloze V.

2. Provozovatelé zajistí, aby alespoň každé dva roky, a kdykoli je zjištěna anomálie u konkrétního letadla, byla provedena kontrola tak, aby na výstupu odpovídačů sekundárního přehledového radaru instalovaných na palubě jejich letadel byly správné položky dat stanovené v bodě 3 části A přílohy II, v bodě 3 části B přílohy II a případně v bodě 2 části C přílohy II. Pokud některá položka dat není správná, provozovatel záležitost prošetří před zahájením dalšího letu a zjedná nezbytnou nápravu v souladu s postupy běžné údržby a oprav pro dané letadlo a jeho avioniku.

3. Členské státy zajistí, aby přidělení ICAO 24bitové adresy letadla letadlům vybaveným odpovídačem módu S bylo v souladu s hlavou 9 a jejím doplňkem přílohy 10 svazku III Chicagské úmluvy (2. vydání), včetně všech změn až do č. 85.

4. Provozovatelé zajistí, aby na palubě letadel, která provozují, pracovaly všechny odpovídače módu S s ICAO 24bitovou adresou letadla, která odpovídá registraci, již přidělil stát, v němž je letadlo registrováno.

Článek 8

Státní letadla

1. Členské státy nejpozději do 7. prosince 2017 zajistí, aby státní letadla provozovaná v souladu s čl. 2 odst. 2 byla

vybavena odpovídači sekundárního přehledového radaru, které mají schopnosti stanovené v části A přílohy II.

2. Členské státy nejpozději do 1. ledna 2019 zajistí, aby státní letadla přepravního typu s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní prave vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů, jež jsou provozována v souladu s čl. 2 odst. 2, byla vybavena odpovídači sekundárního přehledového radaru, které mají kromě schopností stanovených v části A přílohy II navíc schopnosti stanovené v části B a části C uvedené přílohy.

3. Členské státy sdělí Komisi nejpozději do 1. července 2016 seznam státních letadel, která nelze vybavit odpovídači sekundárního přehledového radaru, jež jsou v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy II, spolu s důvody jejich nevybavení.

Členské státy sdělí Komisi nejpozději do 1. července 2018 seznam státních letadel přepravního typu s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní prave vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů, která nelze vybavit odpovídači sekundárního přehledového radaru, jež jsou v souladu s požadavky stanovenými v části B a části C přílohy II, spolu s důvody jejich nevybavení.

Důvodem nevybavení mohou být:

a) závažné technické důvody;

b) státní letadla provozovaná v souladu s čl. 2 odst. 2, která budou vyřazena z provozu nejpozději do 1. ledna 2020;

c) omezení spojená se zadáváním zakázek.

4. Pokud státní letadla nelze vybavit odpovídači sekundárního přehledového radaru, jak je stanoveno v odstavci 1 nebo 2 z důvodu uvedeného v odst. 3 písm. c), členské státy do odůvodnění zahrnou své plány v oblasti zadávání zakázek týkající se těchto letadel.

5. Poskytovatelé letových provozních služeb zajistí, aby státní letadla uvedená v odstavci 3 byla zapojena do provozu za předpokladu, že s nimi lze bezpečně nakládat v rámci kapacity systému uspořádání letového provozu.

6. Členské státy zveřejní postupy pro nakládání se státními letadly, jež nejsou vybavena podle odstavců 1 nebo 2, ve vnitrostátních leteckých informačních příručkách.

7. Poskytovatelé letových provozních služeb sdělí každoročně členskému státu, který je určil, své plány pro nakládání se státními letadly, jež nejsou vybavena podle odstavce 1 nebo 2. Tyto plány se definují s přihlédnutím k omezením ve spojení s postupy uvedenými v odstavci 6.

Článek 9

Požadavky na bezpečnost

1. Členské státy nejpozději do 5. února 2015 zajistí, aby dotčené strany provedly hodnocení bezpečnosti u všech stávajících systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d).

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

3. Během posouzení uvedeného v odstavcích 1 a 2 se zohlední alespoň požadavky stanovené v příloze VI.

Článek 10

Shoda složek nebo vhodnost složek k používání

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

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

Článek 11

Ověření systémů

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří mohou prokázat nebo kteří prokázali, že splňují podmínky stanovené v příloze VIII, provedou ověření systémů uvedených v čl. 2 odst.

1 písm. b), c) a d) v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy IX.

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

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

Článek 12

Dodatečné požadavky

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

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb:

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

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

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

3. Provozovatelé přijmou nezbytná opatření pro zajištění toho, aby pracovníci provozující a udržující přehledové vybavení byli řádně informováni o příslušných ustanoveních tohoto nařízení, absolvovali dostatečný výcvik pro výkon své pracovní funkce a aby pokyny k používání tohoto vybavení byly v případě, že je to proveditelné, k dispozici v pilotní kabině.

4. Členské státy zajistí souladu s tímto nařízením, včetně zveřejnění příslušných informací o přehledovém vybavení ve vnitrostátních leteckých informačních příručkách.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

Článek 13**Výjimky týkající se řetězce v rámci kooperativního přehledu**

1. Ve zvláštním případě přístupových oblastí, ve kterých jsou letové provozní služby poskytovány vojenskými jednotkami nebo pod vojenským dohledem, a v případě, že souladu s čl. 5 odst. 3 brání omezení spojená se zadáváním zakázek, sdělí členské státy Komisi do 31. prosince 2017 datum zajištění souladu řetězce v rámci kooperativního přehledu, které musí být stanoveno nejpozději na 2. ledna 2025.

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

Článek 14**Výjimky týkající se letadel**

1. Letadlům určitých typů s prvním osvědčením letové způsobilosti vydaným přede dnem 8. ledna 2015, jejichž maximální vzletová hmotnost převyšuje 5 700 kg, nebo jejichž maximální cestovní pravá vzdušná rychlost je větší než 250 uzlů a na jejichž palubní digitální sběrnici není dostupný úplný soubor parametrů stanovených v části C přílohy II, může být udělena výjimka z plnění požadavků uvedených v čl. 5 odst. 5 písm. c).

2. Letadlům určitých typů s prvním osvědčením letové způsobilosti vydaným přede dnem 1. ledna 1990, jejichž maximální vzletová hmotnost převyšuje 5 700 kg, nebo jejichž maxi-

mální cestovní pravá vzdušná rychlost je větší než 250 uzlů, může být udělena výjimka z plnění požadavků uvedených v čl. 5 odst. 6.

3. Dotyčné členské státy sdělí Komisi nejpozději do 1. července 2017 podrobné informace odůvodňující nutnost udělit těmto určitým typům letadel výjimky na základě kritérií uvedených v odstavci 5.

4. Komise posoudí žádosti o výjimku uvedenou v odstavci 3 a po konzultaci s dotčenými stranami přijme rozhodnutí.

5. Kritéria uvedená v odstavci 3 zahrnují:

- a) určité typy letadel, jejichž výroba končí;
- b) určité typy letadel, které jsou vyráběny v omezeném počtu;
- c) nepřiměřené náklady na přepracování.

Článek 15**Vstup v platnost a použitelnost**

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

Článek 4, čl. 5 odst. 1 a 2 a čl. 7 odst. 1 se použijí ode dne 13. prosince 2013.

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

V Bruselu dne 22. listopadu 2011.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA I

Požadavky na výkonnost podle čl. 4 odst. 3**1. Požadavky na přehledová data**

- 1.1 Všechny řetězce v rámci přehledu uvedené v čl. 4 odst. 3 poskytují přinejmenším tato přehledová data:
- a) dvojrozměrná data o poloze (horizontální poloha letadla);
 - b) stav přehledových dat:
 - kooperativní/nekooperativní/kombinovaná,
 - pasivní nebo nepasivní,
 - doba platnosti dvojrozměrných dat o poloze.
- 1.2 Kromě toho všechny řetězce v rámci kooperativního přehledu uvedené v čl. 4 odst. 3 poskytují přinejmenším tato přehledová data:
- a) data o vertikální poloze (založená na tlakové nadmořské výšce přijaté z letadla);
 - b) data o provozní identifikaci (totožnost letadla přijatá z letadla, jako je identifikace letadla a/nebo kód módu A);
 - c) doplňkové ukazatele:
 - nouzové ukazatele (tj. protiprávní čin, ztráta spojení a všeobecný stav nouze),
 - speciální ukazatel polohy;
 - d) stav přehledových dat (doba platnosti dat o vertikální poloze).

2. Požadavky na výkonnost přehledových dat

- 2.1 Poskytovatelé letových navigačních služeb stanoví požadavky na výkonnost z hlediska přesnosti, dostupnosti, integrity, kontinuity a včasnosti přehledových dat, jež jsou poskytována systémy uvedenými v čl. 4 odst. 3 a jež slouží k zajištění funkčnosti používaných přehledových aplikací.
- 2.2 Hodnocení přesnosti horizontální polohy zajišťované systémy uvedenými v čl. 4 odst. 3 zahrnuje přinejmenším posouzení chyby horizontální polohy.
- 2.3 Poskytovatelé letových navigačních služeb ověří splnění požadavků na výkonnost definovaných v souladu s body 2.1 a 2.2.
- 2.4 Ověření souladu se provádí na základě přehledových dat poskytnutých na výstupu řetězce v rámci přehledu uživatelům přehledových dat.
-

PŘÍLOHA II

Část A: Schopnosti odpovídače sekundárního přehledového radaru podle čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 4 písm. a) a 5 písm. a), čl. 7 odst. 2, čl. 8 odst. 1 a 2

1. Minimální schopnosti odpovídače sekundárního přehledového radaru je mód S úrovně 2s, certifikovaný v souladu s odstavci 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.7 a 3.1.2.10 přílohy 10 svazku IV Chicagské úmluvy (4. vydání, včetně všech změn až do č. 85).
2. Každý zavedený registr odpovídače je v souladu s odpovídajícím oddílem dokumentu ICAO č. 9871 (2. vydání).
3. Odpovídači se zpřístupní tyto položky dat, které odpovídač vysílá prostřednictvím protokolu módu S a v souladu s formáty stanovenými v dokumentu ICAO č. 9871 (2. vydání):
 - a) ICAO 24bitová adresa letadla;
 - b) kód módu A;
 - c) tlaková nadmořská výška;
 - d) charakter letu (na zemi nebo ve vzduchu);
 - e) zpráva o možnosti použití datového spoje;
 - schopnost palubního protisrážkového systému (ACAS),
 - schopnost funkce specifických služeb módu S,
 - schopnost identifikace letadla,
 - schopnost dotazovacího signálu,
 - schopnost přehledových identifikátorů,
 - zpráva o možnosti využití pozemní stanice typu Comm-B (GICB) pro běžné použití (indikace změny),
 - číslo verze podsítě módu S;
 - f) zpráva o možnosti využití GICB pro běžné použití;
 - g) identifikace letadla;
 - h) speciální polohový identifikační impuls (SPI);
 - i) nouzový stav (všeobecný stav nouze, ztráta spojení, protiprávní čin) včetně využívání specifických kódů módu A k označení různých nouzových stavů;
 - j) aktivní rady k vyhnutí v rámci ACAS, je-li letadlo vybaveno provozním výstražným protisrážkovým systémem II (TCAS II).
4. Odpovídači lze zpřístupnit i jiné položky dat.
5. Položky dat uvedené v odstavci 4 jsou vysílány odpovídačem prostřednictvím protokolu módu S, pouze pokud proces certifikace letadla a vybavení zahrnuje vysílání těchto položek dat prostřednictvím protokolu módu S.
6. Kontinuita funkce odpovídače podporujícího protokol módu S je 2.10^{-4} za letovou hodinu nebo menší (tj. střední doba mezi selháními je 5 000 letových hodin nebo delší).

Část B: Schopnosti odpovídače sekundárního přehledového radaru podle čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 4 písm. b), 5 písm. b) a 7, čl. 7 odst. 2, čl. 8 odst. 3

1. Minimální schopností odpovídače sekundárního přehledového radaru je mód S úrovně 2es, certifikovaný v souladu s odstavci 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.6, 2.1.5.1.7 a 3.1.2.10 přílohy10 svazku IV Chicagské úmluvy (4. vydání, včetně všech změn až do č. 85).
2. Každý zavedený registr odpovídače je v souladu s odpovídajícím oddílem dokumentu ICAO č. 9871 (2. vydání).
3. Odpovídači se zpřístupní tyto položky dat, které odpovídač vysílá prostřednictvím verze 2 protokolu ADS-B rozšířeného dotazovacího signálu (ES) v souladu s formáty stanovenými v dokumentu ICAO č. 9871 (2. vydání):
 - a) ICAO 24bitová adresa letadla;
 - b) identifikace letadla;
 - c) kód módu A;
 - d) speciální polohový identifikační impuls (SPI) za použití téhož zdroje jako u stejného parametru uvedeného v části A;
 - e) nouzový stav (všeobecný stav nouze, ztráta spojení, protiprávní čin) za použití téhož zdroje jako u stejného parametru uvedeného v části A;
 - f) číslo verze ADS-B (rovné 2);
 - g) kategorie vysílače ADS-B;
 - h) geodetická horizontální poloha v souladu se zeměpisnou šířkou a délkou podle revize Světového geodetického systému z roku 1984 (WGS84), a to ve vzduchu i na zemi;
 - i) kvalitativní ukazatel geodetické horizontální polohy (odpovídající hranici omezení integrity (NIC), kategorii přesnosti navigace pro polohu (NAC_p) 95 %, úrovni integrity zdroje (SIL) a úrovni zabezpečení návrhu systému (SDA));
 - j) tlaková nadmořská výška za použití téhož zdroje jako u stejného parametru uvedeného v části A;
 - k) geometrická nadmořská výška v souladu s revizí Světového geodetického systému z roku 1984 (WGS84), poskytnutá navíc a zakódovaná jako rozdíl oproti tlakové nadmořské výšce;
 - l) geometrická vertikální přesnost (GVA);
 - m) rychlost nad zemí, a to jak ve vzduchu (východozápadní a severojižní vzdušná rychlost nad zemí), tak na zemi (pozemní kurz/vodorovná projekce a pozemní pohyb);
 - n) kvalitativní ukazatel rychlosti odpovídající kategorii přesnosti navigace pro rychlost (NAC_v);
 - o) kódovaná délka a šířka letadla;
 - p) vyosení antény globálního družicového navigačního systému (GNSS);
 - q) vertikální rychlost: barometrická vertikální rychlost za použití téhož zdroje jako u stejného parametru uvedeného v bodě 2 písm. g) části C, kdy je letadlo tuto položku údajů povinno a schopno vysílat prostřednictvím protokolu módu S, nebo vertikální rychlost v globálním družicovém navigačním systému (GNSS);
 - r) nadmořská výška zvolená na ovládacím panelu módu/bloku systému řízení letu (MCP/FCU) za použití téhož zdroje jako u stejného parametru uvedeného v části C, kdy je letadlo tuto položku údajů povinno a schopno vysílat prostřednictvím protokolu módu S;

- s) nastavení barometrického tlaku (po odečtení 800 hektopascalů) za použití téhož zdroje jako u stejného parametru uvedeného v části C, kdy je letadlo tuto položku údajů povinno a schopno vysílat prostřednictvím protokolu módu S;
- t) aktivní rady k vyhnutí v rámci ACAS, je-li letadlo vybaveno provozním výstražným protisrážkovým systémem II (TCAS II), za použití téhož zdroje jako u stejného parametru uvedeného v části A.
4. Položky přehledových dat (položky dat uvedené v bodě 3 písm. h), k) a m)) a položky dat jejich kvalitativních ukazatelů (položky dat uvedené v bodě 3 písm. i), l) a n)) musí být odpovídači poskytnuty na tomtéž fyzickém rozhraní.
5. Zdroj dat propojený s odpovídačem a poskytující položky dat uvedené v bodě 3 písm. h) a i) musí splňovat tyto požadavky na integritu dat:
- a) úroveň integrity zdroje (SIL, vyjádřená ve vztahu k NIC) horizontální polohy (položka dat uvedená v bodě 3 písm. h)) musí být 10^{-7} za letovou hodinu nebo menší;
- b) doba integrity horizontální polohy (položka dat uvedená v bodě 3 písm. h)) potřebná k výstraze (vedoucí ke změně kvalitativního ukazatele NIC), je-li k dosažení úrovně integrity zdroje horizontální polohy nutné palubní monitorování, musí být 10 sekund nebo kratší.
6. Primární zdroj dat poskytující položky dat uvedené v bodě 3 písm. h) a i) musí být alespoň kompatibilní s přijímači GNSS, které provádějí autonomní monitorování integrity přijímače (RAIM) a odhalování a vylučování závad (FDE) spolu s výstupem odpovídajících informací o stavu měření, jakož i s indikací hranice omezení integrity a hranice přesnosti 95 %.
7. Úroveň integrity systému u zdrojů dat poskytujících položky dat uvedené v bodě 3 písm. f), g) a k) až p) musí být 10^{-5} za letovou hodinu nebo menší.
8. Informace kvalitativních ukazatelů (NIC, NAC_p , SIL, SDA, NAC_v a GVA) (položky dat uvedené v bodě 3 písm. i), l) a n)) vyjadřují skutečnou výkonnost zvolených zdrojů dat platných v době platnosti měření položek dat (uvedených v bodě 3 písm. h), k) a m)).
9. Pokud jde o zpracování položek dat uvedených v bodě 3 písm. a) až t), úroveň integrity systému odpovídače u protokolu ADS-B rozšířeného dotazovacího signálu, včetně veškeré avioniky, která je s odpovídačem propojena, musí být 10^{-5} za letovou hodinu nebo menší.
10. Celková doba odezvy dat o horizontální poloze (položky dat uvedené v bodě 3 písm. h) a i)) musí být 1,5 sekundy nebo kratší v 95 % všech vysílání.
11. Nekompensovaná doba odezvy dat o horizontální poloze (položka dat uvedená v bodě 3 písm. h)) musí být 0,6 sekundy nebo kratší v 95 % případů a musí být 1,0 sekundy nebo kratší v 99,9 % všech vysílání.
12. Celková doba odezvy položek dat o traťové rychlosti (položky dat uvedené v bodě 3 písm. m) a n)) musí být 1,5 sekundy nebo kratší v 95 % všech vysílání.
13. Pokud je odpovídač nastaven na používání kódu viditelnosti 1000 módu A, musí být vysílání kódových informací módu A prostřednictvím protokolu ADS-B rozšířeného dotazovacího signálu zakázáno.
14. Odpovídači lze zpřístupnit i jiné položky dat.
15. S výjimkou formátů vyhrazených pro vojsko jsou položky dat uvedené v odstavci 14 vysílány odpovídačem prostřednictvím protokolu ADS-B rozšířeného dotazovacího signálu, pouze pokud proces certifikace letadla a vybavení zahrnuje vysílání těchto položek dat prostřednictvím protokolu ADS-B rozšířeného dotazovacího signálu.
16. Kontinuita funkce odpovídače podporujícího protokol ADS-B je $2 \cdot 10^{-4}$ za letovou hodinu nebo menší (tj. střední doba mezi selháními je 5 000 letových hodin nebo delší).

Část C: Schopnost odpovídače sekundárního přehledového radaru s ohledem na další přehledová data podle čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 4 písm. c) a 5 písm. c), čl. 7 odst. 2, čl. 8 odst. 3 a čl. 14 odst. 1

1. Každý zavedený registr odpovídače je v souladu s odpovídajícím oddílem dokumentu ICAO č. 9871 (2. vydání).

2. Odpovědači se zpřístupní tyto položky dat, které odpovídač vysílá na žádost pozemního řetězce v rámci přehledu prostřednictvím protokolu módu S a v souladu s formáty stanovenými v dokumentu ICAO č. 9871 (2. vydání):
- a) nadmořská výška zvolená na MCP/FCU;
 - b) úhel příčného náklonu;
 - c) traťová úhlová rychlost;
 - d) traťová rychlost;
 - e) magnetický kurz;
 - f) indikovaná rychlost letu (IAS) nebo Machovo číslo;
 - g) vertikální rychlost (barometrická nebo baroinerciální);
 - h) nastavení barometrického tlaku (po odečtení 800 hektopascalů);
 - i) rychlost změny traťového úhlu nebo pravá vzdušná rychlost letu, není-li rychlost změny traťového úhlu k dispozici.
3. Odpovědači lze zpřístupnit i jiné položky dat.
4. Položky dat uvedené v odstavci 3 jsou vysílány odpovídačem prostřednictvím protokolu módu S, pouze pokud proces certifikace letadla a vybavení zahrnuje vysílání těchto položek dat prostřednictvím protokolu módu S.
-

PŘÍLOHA III

Požadavky na výměnu přehledových dat podle čl. 5 odst. 1

1. Přehledová data vyměňovaná mezi systémy uvedenými v čl. 2 odst. 1 písm. b) a c) podléhají formátu dat, na němž se dotyčné strany dohodnou.
 2. Přehledová data předávaná ze systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) a c) jiným poskytovatelům letových navigačních služeb musí umožnit:
 - a) určení zdroje dat;
 - b) určení typu dat.
 3. Přehledová data předávaná ze systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) a c) jiným poskytovatelům letových navigačních služeb musí být opatřena časovým údajem a vyjádřena v koordinovaném světovém čase (UTC).
-

PŘÍLOHA IV

Požadavky na stanovení formálních ujednání podle čl. 5 odst. 2

Formální ujednání mezi poskytovateli letových navigačních služeb pro výměnu přehledových dat obsahují přinejmenším tyto položky:

- a) strany ujednání;
- b) dobu platnosti ujednání;
- c) oblast působnosti přehledových dat;
- d) zdroje přehledových dat;
- e) formát výměny přehledových dat;
- f) komunikační prostředky používané k výměně přehledových dat;
- g) služební místo dodání přehledových dat;
- h) požadavky na kvalitu přehledových dat z hlediska:
 - ukazatelů nebo parametrů výkonnosti používaných ke sledování kvality přehledových dat,
 - metod a nástrojů používaných k měření kvality přehledových dat,
 - četnosti měření kvality přehledových dat,
 - postupů podávání zpráv o kvalitě dat,
 - přijatelného rozpětí hodnot u každého ukazatele výkonnosti, jež je vymezeno spolu s postupem uplatňovaným v případě, že hodnota se pohybuje mimo vymezené rozpětí,
 - určení strany odpovědné za kontrolu a zajištění toho, že požadavky na kvalitu jsou splněny;
- i) dohodnuté úrovně služeb z hlediska:
 - doby dostupnosti,
 - kontinuity,
 - integrity,
 - intervalů mezi poruchami,
 - doby odezvy při výpadcích,
 - postupů pro plánování a provádění preventivní údržby;
- j) postupy uspořádání změn;
- k) ujednání o podávání zpráv týkajících se výkonnosti a dostupnosti včetně nepředvídaných výpadků;
- l) ujednání týkající se uspořádání a koordinace;
- m) ujednání týkající se zabezpečení pozemního řetězce v rámci přehledu a oznamování.

PŘÍLOHA V

Požadavky na posouzení úrovně výkonnosti řetězců v rámci přehledu podle čl. 7 odst. 1

1. Posouzení úrovně průběžné výkonnosti systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) se provádí v té části vzdušného prostoru, v níž dochází k odpovídajícímu poskytování přehledových služeb pomocí těchto systémů.
2. Poskytovatelé letových navigačních služeb systém a jeho složky pravidelně kontrolují a vytvářejí a prosazují režim potvrzování výkonnosti. Periodicita je předmětem dohody s vnitrostátním dozorovým orgánem s přihlédnutím ke zvláštnostem systému a jeho složek.
3. Před provedením úpravy organizace vzdušného prostoru se systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) ověří s cílem zkontrolovat, zda v nové části provozu nadále splňují požadovanou výkonnost.

PŘÍLOHA VI

Požadavky podle článku 9

1. Požadavky na výkonnost uvedené v článku 4.
2. Požadavky na interoperabilitu uvedené v čl. 5 odst. 2, 3 a 7.
3. Požadavky na ochranu spektra uvedené v článku 6.
4. Požadavky na související postupy uvedené v článku 7.
5. Požadavek na státní letadla uvedený v čl. 8 odst. 5.
6. Dodatečné požadavky uvedené v čl. 12 odst. 3.
7. Požadavky na výměnu přehledových dat stanovené v bodě 3 přílohy III.

PŘÍLOHA VII

Požadavky na posouzení shody složek uvedených v článku 10 nebo vhodnosti těchto složek k používání

1. Činnosti spojené s ověřením souladu musí prokázat shodu složek nebo vhodnost složek k používání podle příslušných požadavků tohoto nařízení při provozu těchto složek ve zkušebním prostředí.
2. Výrobce řídí činnosti spojené s posouzením shody, přičemž zejména:
 - a) určuje vhodné zkušební prostředí;
 - b) ověřuje, zda jsou v plánu zkoušek popsány složky ve zkušebním prostředí;
 - c) ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny příslušné požadavky;
 - d) zajistí soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek;
 - e) plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy;
 - f) provádí kontroly a zkoušky uvedené v plánu zkoušek;
 - g) vypracovává zprávu, ve které jsou předloženy výsledky kontrol a zkoušek.
3. Výrobce zajistí, aby složky uvedené v článku 10, jež jsou začleněny do zkušebního prostředí, splňovaly příslušné požadavky tohoto nařízení.
4. Po uspokojivém ověření shody nebo vhodnosti k používání výrobce vypracuje na svou odpovědnost prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání, v němž uvede zejména příslušné požadavky tohoto nařízení, které složka splňuje, a související podmínky používání v souladu s bodem 3 přílohy III nařízení (ES) č. 552/2004.

PŘÍLOHA VIII

Podmínky podle čl. 11 odst. 1 a 2

1. Poskytovatel letových navigačních služeb musí mít ve své organizaci zavedeny metody podávání zpráv, které zajišťují a prokazují, že činnosti spojené s ověřením byly provedeny nestranně a nezávisle.
2. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby 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 ověření, která mají provádět, odpovídající zkušenosti s těmito činnostmi a schopnosti nezbytné k vypracování prohlášení, záznamů a zpráv, které dokazují, že ověření bylo provedeno.
5. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby 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.

PŘÍLOHA IX

Část A: Požadavky na ověření systémů podle čl. 11 odst. 1

1. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí prokázat shodu těchto systémů s požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost ve zkušebním prostředí, které odráží provozní situaci těchto systémů.
2. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) se provádí v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.
3. Zkušební nástroje použité pro ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí mít vhodné funkce.
4. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí vést k vytvoření prvků technické dokumentace, které jsou požadovány v bodě 3 přílohy IV nařízení (ES) č. 552/2004, včetně těchto prvků:
 - a) popisu provedení;
 - b) zprávy o kontrolách a zkouškách provedených před uvedením systému do provozu.
5. Poskytovatel letových navigačních služeb řídí činnosti týkající se ověřování, přičemž zejména:
 - a) určuje vhodné provozní a technické zkušební prostředí, které odráží provozní prostředí;
 - b) ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) do provozního a technického zkušebního prostředí;
 - c) ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost;
 - d) zajistí soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek;
 - e) plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy;
 - f) provádí kontroly a zkoušky uvedené v plánu zkoušek;
 - g) vypracovává zprávu, ve které jsou předloženy výsledky kontrol a zkoušek.
6. Poskytovatel letových navigačních služeb zajistí, aby systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d), které jsou provozovány v provozním zkušebním prostředí, splňovaly požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost.
7. Po uspokojivém dokončení ověření shody poskytovatelé letových navigačních služeb vypracují 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 B: Požadavky na ověření systémů podle čl. 11 odst. 2

1. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí prokázat shodu těchto systémů s požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost ve zkušebním prostředí, které odráží provozní situaci těchto systémů.
2. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) se provádí v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.
3. Zkušební nástroje použité pro ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí mít vhodné funkce.
4. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí vést k vytvoření prvků technické dokumentace, které jsou požadovány v bodě 3 přílohy IV nařízení (ES) č. 552/2004, včetně těchto prvků:
 - a) popisu provedení;
 - b) zprávy o kontrolách a zkouškách provedených před uvedením systému do provozu.

5. Poskytovatel letových navigačních služeb určí vhodné provozní a technické zkušební prostředí, které odráží provozní prostředí, a provedení činností spojených s ověřením zadá oznámenému subjektu.
 6. Oznámený subjekt řídí činnosti spojené s ověřením, přičemž zejména:
 - a) ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d) do provozního a technického zkušebního prostředí;
 - b) ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost;
 - c) zajistí soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek;
 - d) plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy;
 - e) provádí kontroly a zkoušky uvedené v plánu zkoušek;
 - f) vypracovává zprávu, ve které jsou předloženy výsledky kontrol a zkoušek.
 7. Oznámený subjekt zajistí, aby systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b), c) a d), které jsou provozovány v provozním zkušebním prostředí, splňovaly požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost.
 8. Po uspokojivém dokončení úkolů spojených s ověřením oznámený subjekt vypracuje k úkolům, které provedl, osvědčení o shodě.
 9. Poskytovatel letových navigačních služeb poté vypracuje prohlášení ES o ověření systému a předloží je vnitrostátnímu dozorovému orgánu spolu s technickou dokumentací, jak požaduje článek 6 nařízení (ES) č. 552/2004.
-