

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B**

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 29/2009

ze dne 16. ledna 2009,

kterým se stanoví požadavky na služby datovým spojením pro jednotné evropské nebe

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 13, 17.1.2009, s. 3)

Opraveno:

► **C1**

Oprava, Úř. věst. L 104, 24.4.2009, s. 58 (29/2009)



NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 29/2009

ze dne 16. ledna 2009,

kterým se stanoví požadavky na služby datovým spojem pro jednotné evropské nebe

(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) Zaznamenaný a předpokládaný nárůst letového provozu v Evropě vyžaduje současné zvyšování kapacity řízení letového provozu. To vede k požadavku na provozní zlepšení, obzvláště na zvýšení účinnosti komunikace mezi řídicími a piloty. Kanály pro hlasovou komunikaci jsou postupně stále přetíženější a měly by být doplněny o komunikaci datovým spojem letadlo-země.
- (2) Společenství a Eurocontrol provedly mnoho studií a zkoušek, které potvrdily způsobilost služeb datovým spojem zajistit zvýšení kapacity řízení letového provozu. Tyto služby by měly být zaváděny koordinovaně s cílem optimalizovat jejich možné přínosy.
- (3) Eurocontrol byl v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004 pověřen vypracováním požadavků na koordinované zavedení služeb datovým spojem. Toto nařízení vychází z výsledné zprávy o pověření ze dne 19. října 2007.
- (4) Toto nařízení by se nemělo vztahovat na vojenské činnosti a výcvik, jak je uvedeno v čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004.
- (5) Časné zavedení služeb datovým spojem k doplnění hlasové komunikace mezi řídicím a pilotem v traťové fázi letu předpokládá evropský hlavní plán uspořádání letového provozu (dále jen hlavní plán „ULP“), vyplývající z definiční fáze projektu SESAR na základě nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR) ⁽³⁾.
- (6) Služby datovým spojem by měly být zavedeny v navazujících a homogenních částech vzdušného prostoru na jednotném evropském nebi od spodní hranice horního vzdušného prostoru s vysokou hustotou provozu. Vzhledem k významu služeb datovým spojem pro další rozvoj evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „EATMN“) by se jejich využívání mělo postupně rozšířit na co největší část vzdušného prostoru jednotného evropského nebe, jak je stanoveno v čl. 1 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

▼B

- (7) Podstatnou část služeb datovým spojem definovala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) a Evropská organizace pro zařízení v civilním letectví (dále jen „Eurocae“). Povinné zavedení by se mělo vztahovat pouze na ty služby, které byly dostatečně schváleny na úrovni Eurocontrol, a to na základě norem vymezených těmito organizacemi.
- (8) Zvýšení kapacity provozu umožněné službami datovým spojem závisí na procentním podílu letů provozovaných s funkcí datového spoje. Aby bylo možno tuto kapacitu dostatečně zvýšit, měl by být touto funkcí vybaven významný procentní podíl letů, a to nejméně 75 %.
- (9) Provozovatelé potřebují dostatečnou lhůtu, aby mohli svá letadla vybavit novými funkcemi, a to jak nová letadla, tak i stávající letecký park. To je nutno vzít v úvahu při stanovení dat pro povinné vybavení.
- (10) Mnoho letadel, zejména pro dálkové zaoceánské lety, již bylo vybaveno funkcí datového spoje pomocí norem známých jako budoucí letové navigační systémy (FANS) 1/A. Z hospodářského hlediska by nebylo oprávněné po provozovatelích požadovat, aby za účelem splnění požadavků tohoto nařízení do těchto letadel instalovali další zařízení pro datový spoj. Z dlouhodobějšího hlediska by však mělo být dosaženo sblížení technických řešení použitých pro zaoceánské lety a technických řešení stanovených tímto nařízením. V tomto ohledu je proto nutno stanovit vhodné datum.
- (11) Podmínky pro poskytnutí služby ATS letadlu s dočasně nefunkčními prvky pro datový spoj by měly být stanoveny v příslušném přehledu minimálního vybavení požadovaném přílohou III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví ⁽¹⁾ a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES ⁽²⁾, a jeho prováděcími předpisy.
- (12) Je nutno určit kritéria pro možnou výjimku zejména na základě hospodářských nebo závažných technických aspektů, která provozovatelům umožní určité typy letadel funkcí datového spoje výjimečně nevybavit.
- (13) Státní letadla plnící dopravní úkoly představují největší kategorii státních letadel provozovaných v rámci všeobecného letového provozu ve vzdušném prostoru, na nějž se vztahuje toto nařízení. Pokud se členské státy rozhodnou vybavit nové letadlo pro tento úkol funkcí datového spoje na základě norem, které nestanoví specifické požadavky na vojenské činnosti, měly by zavést technická řešení, která jsou v souladu s tímto nařízením.
- (14) Jednotné použití specifických postupů, které se týkají využití datového spoje, v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebo je zásadní pro dosažení interoperability a plynulosti letového provozu.
- (15) Za účelem zavedení služeb datovým spojem ICAO stanovila standardizované aplikace letadlo-země pro kontextové řízení (dále jen „CM“) a komunikaci datovým spojem mezi řídícím a pilotem (dále jen „CPDLC“). Poskytovatelé letových provozních služeb a provozovatelé by měli tyto aplikace podporovat a používat společný soubor standardizovaných zpráv s cílem zajistit intero-

⁽¹⁾ Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4.

⁽²⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B

perabilní zavedení služeb datovým spojem mezi dvěma koncovými body.

- (16) Pro výměnu dat mezi aplikacemi letadlo-země je možno použít řadu komunikačních protokolů. Minimálně by se však měl na zemi používat společný soubor k zajištění celkové interoperability ve vzdušném prostoru, na nějž se vztahuje toto nařízení. Protokoly stanovené ICAO založené na letecké telekomunikační síti (dále jen „ATN“) a módu 2 číslicového spoje na velmi krátkých vlnách (dále jen „VDL 2“) se v současnosti považují za jediné schválené řešení pro harmonizované použití. Členské státy by proto měly zajistit dostupnost tohoto řešení.
- (17) Evropské regionální doplňkové postupy ICAO se v současnosti mění s cílem umožnit povinné vybavení prvky pro datový spoj ve vzdušném prostoru některých členských států.
- (18) Provozovatelům a organizacím poskytujícím spojové služby by měla být ponechána možnost používat pro výměnu dat mezi aplikacemi letadlo-země různé protokoly, jiné než ATN/VDL 2. Tyto protokoly by však měly být v souladu s příslušnými požadavky zajišťujícími zachování interoperability mezi dvěma koncovými body stanovišť letových provozních služeb a letadlem.
- (19) Poskytovatelé letových provozních služeb (dále jen „ATS“) se mohou rozhodnout, že k poskytování služeb komunikace datovým spojem letadlo-země budou využívat jiné organizace. K zajištění náležité bezpečnosti, zabezpečení a účinnosti těchto služeb by v tomto případě měly být mezi dotčenými stranami uzavřeny smlouvy o úrovni služeb.
- (20) V zájmu zajištění interoperability služeb datovým spojem mezi dvěma koncovými body by měly být letadlo a stanoviště ATS vybavené funkcí datového spoje schopny navázat komunikaci datovým spojem bez ohledu na ujednání mezi provozovateli a poskytovateli ATS k zajištění dostupnosti spojových služeb letadlo-země. Za tímto účelem je proto nutno přijmout vhodná opatření.
- (21) Informace o funkci datového spoje by měly být uvedeny v letovém plánu, zpracovány a předány mezi stanovišti ATS. Informace o přihlášení umožňující používání aplikací datového spoje letadlo-země a možnost, aby další stanoviště ATS zahájilo výměnu dat s letadlem, by měly být rovněž zpracovány a předány mezi stanovišti ATS.
- (22) Poskytovatelé letových navigačních služeb a ostatní subjekty poskytující služby komunikace datovým spojem letadlo-země by měli přijmout opatření k zajištění náležitého zabezpečení výměny informací.
- (23) Kvalita služby komunikace datovým spojem letadlo-země by měla být poskytovateli ATS pravidelně sledována.
- (24) Je nutno používat společný systém adresování k jednoznačné identifikaci všech letadlových a pozemních stanic, kterých se výměna dat datovým spojem týká.
- (25) V zájmu zachování nebo zvýšení stávající úrovně bezpečnosti provozu by se mělo od členských států požadovat, aby zajistily, že dotčené strany provedou posouzení bezpečnosti včetně identifikace nebezpečí, posouzení rizik a postupů k jejich zmírnění.
- (26) V souladu s čl. 3 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 552/2004 by měla prováděcí pravidla pro interoperabilitu popisovat jednotlivé postupy při posuzování shody, které se mají použít pro posuzování shody nebo vhodnosti k používání složek, jakož i ověření systémů.

▼B

- (27) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví požadavky na koordinované zavedení služeb datovým spojem založených na dvoubodovém datovém spojení letadlo-země, jak je stanoveno v čl. 2 bodě 5.

2. Toto nařízení se vztahuje na:

- a) systémy zpracování letových dat, jejich prvky a související postupy a systémy rozhraní člověk-stroj, jejich prvky a související postupy, které používají stanoviště řízení letového provozu poskytující služby všeobecnému letovému provozu;
- b) palubní rozhraní člověk-stroj, jeho prvky a související postupy;
- c) spojové systémy letadlo-země, jejich prvky a související postupy.

3. Toto nařízení se vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu v souladu s pravidly pro let podle přístrojů ve vzdušném prostoru nad FL 285 stanoveném v příloze I části A.

Dále se od 5. února 2015 vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu v souladu s pravidly pro let podle přístrojů ve vzdušném prostoru nad FL 285 stanoveném v příloze I části B.

4. Toto nařízení se vztahuje na poskytovatele letových provozních služeb (dále jen „poskytovatelé ATS“) poskytující služby všeobecnému letovému provozu ve vzdušném prostoru uvedeném v odstavci 3 v souladu s příslušnými daty použití.

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) „službou datovým spojem“ se rozumí soubor operací souvisejících s řízením letového provozu s podporou komunikace datovým spojem letadlo-země, které mají jednoznačně stanovený provozní cíl a začátek a konec provozní události;
- 2) „provozovatelem“ se rozumí osoba, organizace či podnik provozující letadla nebo nabízející jejich provozování;
- 3) „stanovištěm letových provozních služeb“ (dále jen „stanoviště ATS“) se rozumí civilní nebo vojenské stanoviště odpovědné za poskytování letových provozních služeb;
- 4) „smlouvou o úrovni služeb“ se rozumí ta část smlouvy o službách mezi organizacemi, v níž je sjednána určitá úroveň služby, zejména ve vztahu ke kvalitě a výkonnosti služby datového spojení;
- 5) „dvoubodovým datovým spojením letadlo-země“ se rozumí obousměrná komunikace mezi letadlem a pozemním subjektem zajišťujícím komunikaci, založená na souboru distribuovaných funkcí k dosažení:

▼B

- a) vysílání a příjmu bitových rámců ve vzestupném směru (*uplink*) a v sestupném směru (*downlink*) přes pohyblivé datové spojení mezi pozemními a letadlovými spojovými systémy;
- b) vysílání a příjmu datových jednotek mezi pozemními a letadlovými systémy používajícími aplikace letadlo-země:
 - i) s přenosem datových jednotek přes pozemní přenosové cesty a pohyblivá datová spojení,
 - ii) se spolupracujícími mechanismy pro přenos datových jednotek na obou stranách;
- 6) „státním letadlem“ se rozumí všechna letadla využívaná pro vojenské, celní a policejní účely;
- 7) „státním letadlem plnicím dopravní úkoly“ se rozumí státní letadla s pevnými křídly, určená pro účely přepravy osob a/nebo nákladu;
- 8) „aplikací letadlo-země“ se rozumí soubor spolupracujících funkcí letadlo-země na podporu letových provozních služeb;
- 9) „spojením mezi dvěma koncovými body“ se rozumí přenos informací mezi rovnocennými aplikacemi letadlo-země;
- 10) „spojením letadlo-země“ se rozumí obousměrná komunikace mezi letadlovými a pozemními spojovými systémy;
- 11) „bezpečnostní politikou“ se rozumí soubor cílů, pravidel chování pro uživatele a správce a požadavky na konfiguraci a řízení systémů, jež mají společně zabezpečit systémy a spojovací prostředky vztahující se k poskytování služeb datovým spojem proti protiprávním zásahům;
- 12) „informacemi o adresách“ se rozumí informace týkající se adresy systému nebo sítě subjektu podílejícího se na komunikaci datovým spojem letadlo-země a umožňující jednoznačně určit umístění tohoto subjektu;
- 13) „integrovaným systémem počátečního zpracování letového plánu“ (dále jen „IFPS“) se rozumí systém v rámci evropské sítě uspořádání letového provozu, jehož prostřednictvím se centralizovaná služba zpracování a distribuce letového plánu zabývající se přijímáním, potvrzováním a distribucí letových plánů poskytuje v rámci vzdušného prostoru, na nějž se vztahuje toto nařízení;
- 14) „nefunkčním“ se ve vztahu k palubnímu prvku rozumí, že daný prvek neplní svůj určený účel nebo nefunguje trvale v rámci svých provozních omezení nebo dovolených odchylek.

Článek 3**Služby datovým spojem**

1. Poskytovatelé ATS zajistí, aby stanoviště ATS poskytující letové provozní služby ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 3 byla schopna poskytovat a provozovat služby datovým spojem stanovené v příloze II.
2. Aniž je dotčen odstavec 4 tohoto článku, zajistí provozovatelé, aby letadla provozovaná při letech uvedených v čl. 1 odst. 3 s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé ke dni 1. ledna 2011 nebo po tomto datu byla schopna provozovat služby datovým spojem stanovené v příloze II.
3. Aniž je dotčen odstavec 4 tohoto článku, zajistí provozovatelé, aby letadla provozovaná při letech uvedených v čl. 1 odst. 3 s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 1. ledna 2011 byla schopna provozovat služby datovým spojem stanovené v příloze II ode dne 5. února 2015.
4. Odstavce 2 a 3 se nevztahují

▼B

- a) na letadla s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 1. ledna 2014 a vybavená zařízením pro datový spoj osvědčeným v souladu s požadavky jednoho z dokumentů Eurocae stanovených v bodě 10 přílohy III;
 - b) na letadla, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno přede dnem 1. ledna 1998 a která ukončí provoz ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 3 ke dni 31. prosince 2017;
 - c) na státní letadla;
 - d) na letadla provozovaná ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 3 za účelem testování, doručování nebo údržby nebo s prvky pro datový spoj, které jsou dočasně nefunkční za podmínek stanovených v příslušném seznamu minimálního vybavení podle bodu 1 přílohy III tohoto nařízení a podle nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích předpisů.
5. Členské státy, které se rozhodnou vybavit nové státní letadlo plnicí dopravní úkoly uvedené do provozu ode dne 1. ledna 2014 funkcí datového spoje na základě norem, které nestanoví specifické požadavky na vojenské činnosti, zajistí, aby tato letadla mohla provozovat služby datovým spojením stanovené v příloze II.

*Článek 4***Související postupy**

Poskytovatelé ATS poskytující letové provozní služby a provozovatelé využívající letové provozní služby podporované službami datovým spojením stanovenými v příloze II uplatňují společné standardizované postupy, které jsou v souladu s příslušnými předpisy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) pro:

- 1) navázání komunikace datovým spojením mezi řidičím a pilotem (dále jen „CPDLC“);
- 2) výměnu provozních zpráv CPDLC;
- 3) předávání CPDLC;
- 4) dočasné přerušení používání CPDLC na žádost pilota;
- 5) poruchu a vypnutí CPDLC;
- 6) evidenci letových plánů s ohledem na informace týkající se funkce datového spoje.

*Článek 5***Povinnosti poskytovatelů ATS s ohledem na komunikaci datovým spojením**

- 1. Poskytovatelé ATS zajistí, aby pozemní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 a jejich prvky podporovaly aplikace letadlo-země stanovené v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.
- 2. Poskytovatelé ATS zajistí, aby pozemní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c) a jejich prvky používaly spojení mezi dvěma koncovými body v souladu s požadavky části A přílohy IV pro výměnu dat aplikací letadlo-země podle norem ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.
- 3. Poskytovatelé ATS, kteří k poskytování spojových služeb při výměně dat nezbytných pro aplikace letadlo-země s letadlem podle norem ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III, využívají jiné organizace, zajistí, aby byly tyto služby poskytovány v souladu s podmínkami smlouvy o úrovni služeb, zejména včetně:

▼B

- a) popisu spojových služeb v souladu s požadavky na služby datovým spojem stanovené v příloze II;
 - b) popisu bezpečnostní politiky zavedené k zabezpečení výměny dat aplikací letadlo-země podle norem ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III;
 - c) příslušných materiálů, které mají být dodány za účelem sledování kvality služby a výkonnosti spojových služeb.
4. Poskytovatelé ATS přijmou náležitá opatření s cílem umožnit výměnu dat se všemi letadly provozovanými ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc, která jsou vybavena funkcí datového spoje v souladu s požadavky tohoto nařízení, s patřičným přihlédnutím k možným omezením pokrytí spojeným s použitou komunikační technologií.
5. Poskytovatelé ATS zavedou do svých systémů zpracování letových dat postupy pro předávání přihlašovacích údajů a oznamování následujícímu systému mezi stanovišti řízení letového provozu v souladu s nařízením Komise (ES) č. 1032/2006⁽¹⁾, pokud jde o požadavky na automatické systémy pro výměnu letových dat podporující služby datovým spojem.
6. Poskytovatelé ATS sledují kvalitu spojových služeb a ověřují jejich shodu s úrovní výkonnosti požadovanou pro provozní prostředí spadající pod jejich pravomoc.

*Článek 6***Povinnosti provozovatelů s ohledem na komunikaci datovým spojem**

1. Provozovatelé zajistí, aby palubní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c) a jejich prvky instalované na palubě letadel uvedených v čl. 3 odst. 2 a 3 podporovaly aplikace letadlo-země stanovené v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.
2. Provozovatelé zajistí, aby palubní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c) a jejich prvky instalované na palubě letadel uvedených v čl. 3 odst. 2 a 3 používaly spojení mezi dvěma koncovými body v souladu s požadavky části A přílohy IV pro výměnu dat aplikací letadlo-země stanovených v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.
3. Provozovatelé zajistí, aby palubní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c) a jejich prvky instalované na palubě letadel uvedených v čl. 3 odst. 2 a 3 používaly spojení letadlo-země v souladu s požadavky části B nebo části C přílohy IV pro výměnu dat aplikací letadlo-země stanovených v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.
4. Provozovatelé uvedení v odstavci 3 přijmou náležitá opatření s cílem umožnit výměnu dat mezi jejich letadly, která jsou vybavena funkcí datového spoje, a všemi stanovišti ATS, která mohou řídit lety, jež provozují ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 3, s patřičným přihlédnutím k možným omezením pokrytí spojeným s použitou komunikační technologií.

*Článek 7***Obecné povinnosti členských států s ohledem na komunikaci datovým spojem**

1. Členské státy, které určily poskytovatele ATS ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 3, zajistí, aby spojové služby letadlo-země uplatňující požadavky části B přílohy IV byly provozovatelům dostupné pro letadla provozovaná v tomto vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc k výměně dat aplikací letadlo-země stanove-

⁽¹⁾ Úř. věst. L 186, 7.7.2006, s. 27.

▼B

ných v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III, s patřičným přihlédnutím k možným omezením pokrytí spojeným s použitou komunikační technologií.

2. Členské státy zajistí, aby poskytovatelé letových navigačních služeb a ostatní subjekty poskytující spojové služby zavedly odpovídající bezpečnostní politiku pro výměnu dat služeb datovým spojem podle přílohy II, zejména uplatňováním společných bezpečnostních předpisů na ochranu rozmístěných materiálních zdrojů, které tuto výměnu dat podporují.

3. Členské státy zajistí, aby se používaly harmonizované postupy pro správu informací o adresách s cílem zajistit jednoznačnou identifikaci letadlových a pozemních spojových systémů podporujících výměnu dat aplikací letadlo-země stanovených v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.

*Článek 8***Komunikace datovým spojem u státních letadel plnicích dopravní úkoly**

1. Členské státy zajistí, aby palubní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c) a jejich prvky instalované na palubě státních letadel plnicích dopravní úkoly uvedených v čl. 3 odst. 5 podporovaly aplikace letadlo-země stanovené v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.

2. Členské státy zajistí, aby palubní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c) a jejich prvky instalované na palubě státních letadel plnicích dopravní úkoly uvedených v čl. 3 odst. 5 používaly spojení mezi dvěma koncovými body v souladu s požadavky přílohy IV části A pro výměnu dat aplikací letadlo-země stanovených v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.

3. Členské státy zajistí, aby palubní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c) a jejich prvky instalované na palubě státních letadel plnicích dopravní úkoly uvedených v čl. 3 odst. 5 používaly spojení letadlo-země v souladu s požadavky stanovenými v části B nebo části C přílohy IV pro výměnu dat aplikací letadlo-země stanovených v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III.

*Článek 9***Povinnosti poskytovatelů letových navigačních služeb a ostatních subjektů s ohledem na komunikaci datovým spojem**

Poskytovatelé letových navigačních služeb a ostatní subjekty poskytující spojové služby pro výměnu dat aplikací letadlo-země stanovených v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III, zajistí, aby pozemní systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. c) používaly spojení letadlo-země v souladu s požadavky části B nebo části C přílohy IV.

*Článek 10***Bezpečnostní požadavky**

Členské státy přijmou nezbytná opatření s cílem zajistit, aby jakýmkoli změnám stávajících systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 nebo zavedení nových systémů předcházelo posouzení bezpečnosti, včetně identifikace nebezpečí, posouzení a zmírnění rizik, provedené dotčenými stranami.

*Článek 11***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

▼B

uvedených v čl. 1 odst. 2 tohoto nařízení nebo jejich zplnomocnění zástupci usazení ve Společenství shodu těchto složek nebo vhodnost těchto složek k používání v souladu s požadavky stanovenými v příloze V.

Avšak procesy certifikace letové způsobilosti v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008, jsou-li použity na palubní prvky systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 písm. b) a c) tohoto nařízení, 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.

*Článek 12***Ověření systémů**

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří prokáží nebo prokázali, že splňují podmínky stanovené v příloze VI, provedou ověření systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 písm. a) a c) v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy VII.
2. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří nemohou prokázat, že splňují podmínky stanovené v příloze VI, zadají ověření systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 písm. a) a c) oznámenému subjektu. Toto ověření se provede v souladu s požadavky stanovenými v části B přílohy VII.

*Článek 13***Dodatečné požadavky**

1. Poskytovatelé ATS zajistí, aby výměna dat letadlo-země mezi aplikacemi letadlo-země stanovenými v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III, byly zaznamenány v souladu s normami ICAO stanovenými v bodech 6, 7 a 8 přílohy III v rozsahu, v němž se vztahují k pozemní záznamové funkci komunikace datovým spojením.
2. Z pohledu požadavků na záznam výměny dat letadlo-země uvedené v odstavci 1, které jsou stanoveny v normách ICAO uvedených v bodech 6, 7 a 8 přílohy III, se za dostatečný materiál k prokazování souladu považuje dokument Eurocae uvedený v bodě 9 přílohy III.
3. Poskytovatelé ATS:
 - 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 aktuální a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala odpovídajícímu řízení jakosti a uspořádání dokumentace;
 - c) zajistí, aby pracovní metody a provozní postupy vyhovovaly tomuto nařízení.
4. Členské státy přijmou potřebná opatření a zajistí, aby centralizovaná služba zpracování a distribuce letového plánu:
 - a) vypracovala a udržovala provozní příručky obsahující pokyny a informace nezbytné k tomu, aby všichni dotčení pracovníci mohli používat toto nařízení;
 - b) zajistila, aby příručky uvedené v písmenu a) byly přístupné a aktuální a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala odpovídajícímu řízení jakosti a uspořádání dokumentace;
 - c) zajistila, aby pracovní metody a provozní postupy vyhovovaly tomuto nařízení.

▼B

5. 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.

6. Provozovatelé přijmou potřebná opatření a zajistí, aby pracovníci obsluhující zařízení pro datový spoj byli řádně informováni o tomto nařízení, absolvovali dostatečný výcvik pro výkon své pracovní funkce a aby pokyny k používání zařízení pro datový spoj byly k dispozici v pilotní kabině, je-li to proveditelné.

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

8. Členské státy zajistí, aby příslušné informace o používání služeb datovým spojem byly zveřejněny v národních leteckých informačních příručkách.

*Článek 14***Výjimky**

1. Pokud zvláštní okolnosti na základě kritérií stanovených v odstavci 3 brání tomu, aby letadla určitých typů splňovala požadavky tohoto nařízení, dotčené členské státy informují Komisi nejpozději do 31. prosince 2012 a poskytnou jí podrobné informace odůvodňující udělení výjimek pro tyto typy letadel.

2. Komise posoudí žádost o výjimku uvedenou v odstavci 1 a po konzultaci s dotčenými stranami přijme rozhodnutí v souladu s postupem podle v čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004.

3. Kritérii uvedenými v odstavci 1 jsou tyto:

- a) typy letadel, jejichž výroba končí a které jsou vyráběny v omezeném počtu, a
- b) typy letadel, u nichž by náklady na přepracování nebyly přiměřené kvůli staré konstrukci.

*Článek 15***Vstup v platnost a použití**

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

Toto nařízení se použije ode dne 7. února 2013.

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

▼B*PŘÍLOHA I***Vzdušný prostor uvedený v čl. 1 odst. 3****ČÁST A**

Vzdušný prostor uvedený v ►**C1** čl. 1 odst. 3 prvním pododstavci ◄ zahrnuje vzdušný prostor nad FL 285 v rámci těchto letových informačních oblastí (FIR) a horních letových informačních oblastí (UIR):

- Amsterdam FIR,
- Wien FIR,
- Barcelona UIR,
- Brindisi UIR,
- Brussels UIR,
- Canarias UIR,
- France UIR,
- Hannover UIR,
- Lisboa UIR,
- London UIR,
- Madrid UIR,
- Milano UIR,
- Rhein UIR,
- Roma UIR,
- Scottish UIR,
- Shannon UIR.

ČÁST B

Vzdušný prostor uvedený v ►**C1** čl. 1 odst. 3 druhém pododstavci ◄ zahrnuje vzdušný prostor nad FL 285 stanovený v části A a mimoto tyto letové informační oblasti a horní letové informační oblasti:

- Bratislava FIR,
- Bucuresti FIR,
- Budapest FIR,
- Kobenhavn FIR,
- Ljubljana FIR,
- Nicosia FIR,
- Praha FIR,
- Sofia FIR,
- Warszawa FIR,
- Finland UIR jižně od 61°30',
- Hellas UIR,
- Malta UIR,
- Riga UIR,
- Sweden UIR jižně od 61°30',
- Tallinn UIR,
- Vilnius UIR.



PŘÍLOHA II

Vymezení služeb datovým spojem uvedených v člancích 3, 4, 5 a 7 a příloze IV
1. Vymezení schopnosti zahájení přenosu dat datovým spojem (DLIC)

Služba DLIC umožní výměnu nezbytných informací pro navázání komunikace datovým spojem mezi pozemními a letadlovými systémy pro datový spoj.

Služba DLIC se poskytuje na podporu:

- jednoznačného spojení letových dat z letadla s údaji letového plánu používanými stanovištěm ATS,
- výměny informací o typu a verzi podporované aplikace letadlo-země
- a poskytnutí informací o adresách subjektu, který aplikaci používá.

Výměna mezi palubními a pozemními systémy pro datový spoj k poskytování služby DLIC vyhovuje:

- provozním metodám, diagramům časového průběhu a zprávám pro zahájení DLIC a kontaktním funkcím DLIC, stanoveným v bodě 4.1 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III,
- požadavkům na bezpečnost, stanoveným v bodě 4.2.2 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III,
- požadavkům na výkonnost, stanoveným v bodě 4.3.2 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III.

2. Vymezení služby ATC pro řízení komunikace (ACM)

Služba ACM poskytuje automatickou pomoc letovým posádkám a řídicím letového provozu k uskutečnění přenosu (hlasové a datové) komunikace ATC zahrnující:

- počáteční navázání CPDLC se stanovištěm ATS,
- přenos CPDLC a hlasu pro let od jednoho stanoviště ATS k dalšímu stanovišti ATS nebo instrukci ke změně komunikačního kanálu v rámci stanoviště nebo sektoru ATS,
- běžné ukončení CPDLC se stanovištěm ATS.

Výměna mezi palubními a pozemními systémy pro datový spoj k poskytování služby ACM vyhovuje:

- provozním metodám a diagramům časového průběhu, stanoveným v bodech 5.1.1.1 až 5.1.1.7 a 5.1.1.2 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III,
- požadavkům na bezpečnost, stanoveným v bodě 5.1.2.3 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III, vyjma požadavků týkajících se následného povolení,
- požadavkům na výkonnost pro traťovou fázi letu, stanoveným v bodě 5.1.3.2 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III.

3. Vymezení služby ATC pro letová povolení a informace (ACL)

Služba ACL umožňuje letovým posádkám a řídicím provádět provozní výměny zahrnující:

- žádosti a zprávy letových posádek pro řídicí letového provozu,
- povolení, instrukce a oznámení vydané řídicími letového provozu letovým posádkám.

Výměna mezi palubními a pozemními systémy pro datový spoj k poskytování služby ACL vyhovuje:

- provozním metodám a diagramům časového průběhu, stanoveným v bodech 5.2.1.1 až 5.2.1.4 a 5.2.1.2 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III,

▼B

- společnému souboru prvků zpráv, stanovenému v bodě 5.2.1.1.5 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III, a to přiměřeně provoznímu prostředí traťové fáze letu,
- požadavkům na bezpečnost, stanoveným v bodě 5.2.2.3 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III,
- požadavkům na výkonnost pro traťovou fázi letu, stanoveným v bodě 5.2.3.2 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III.

4. *Vymezení služby ATC pro kontrolu mikrofonu (AMC)*

Služba AMC umožňuje řídicím letového provozu odeslat instrukci více letadlům vybaveným zařízením pro datový spoj současně s cílem dát letovým posádkám povel k ověření toho, zda jejich zařízení pro hlasovou komunikaci neblokuje daný komunikační kanál.

Tato instrukce je vydána pouze letadlům, jež mají nastaven kmitočet, který je zablokován.

Výměna mezi palubními a pozemními systémy pro datový spoj k poskytování služby AMC vyhovuje:

- provozním metodám a diagramům časového průběhu, stanoveným v bodech 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 a 5.3.1.2 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III,
- požadavkům na bezpečnost, stanoveným v bodě 5.3.2.3 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III,
- požadavkům na výkonnost, stanoveným v bodě 5.3.3.2 dokumentu Eurocae, který je uveden v bodě 11 přílohy III.



PŘÍLOHA III

Předpisy ICAO uvedené v člancích 3, 5, 6, 7, 8, 9 a 13 a v příloze IV**Dokumenty Eurocae uvedené v člancích 3 a 13 a v příloze II**

1. Hlava B, OPS 1 030 přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91.
2. Hlava 3 – Letecká telekomunikační síť – bod 3.5.1.1 „Aplikace kontextového řízení (CM)“ písmena a) a b) přílohy 10 ICAO – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – svazek III část I (Systémy přenosu číslíkových dat) (první vydání z července 1995 obsahující změnu č. 81 (23.11.2006)).
3. Hlava 3 – Letecká telekomunikační síť – bod 3.5.2.2 „Aplikace komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC)“ písmena a) a b) přílohy 10 ICAO – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – svazek III část I (Systémy přenosu číslíkových dat) (první vydání z července 1995 obsahující změnu č. 81 (23.11.2006)).
4. Hlava 3 – Letecká telekomunikační síť – body 3.3, 3.4 a 3.6 přílohy 10 ICAO – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – svazek III část I (Systémy přenosu číslíkových dat) (první vydání z července 1995 obsahující změnu č. 81 (23.11.2006)).
5. Hlava 6 – VKV digitální spoj „letadlo-země“ (VDL) – přílohy 10 ICAO – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – svazek III část I (Systémy přenosu číslíkových dat) (první vydání z července 1995 obsahující změnu č. 81 (23.11.2006)).
6. Hlava 3 – Všeobecné postupy mezinárodní letecké telekomunikační služby – bod 3.5.1.5 přílohy 10 ICAO – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – svazek II (Spojovací postupy) (šesté vydání z října 2001 obsahující změnu č. 81 (23.11.2006)).
7. Hlava 2 – Všeobecná ustanovení – bod 2.25.3 přílohy 11 ICAO – Letové provozní služby (třinácté vydání z července 2001 obsahující změnu č. 45 (16.7.2007)).
8. Hlava 6 – Požadavky letových provozních služeb na spojení – bod 6.1.1.2 přílohy 11 ICAO – Letové provozní služby (třinácté vydání z července 2001 obsahující změnu č. 45 (16.7.2007)).
9. Eurocae ED-111, *Functional specifications for CNS/ATM ground recording*, červenec 2002, včetně změny č. 1 (30.7.2003).
10. Eurocae ED-100 (září 2000) a ED-100A (duben 2005), *Interoperability requirements for ATS applications using ARINC 622 Data Communications*.
11. Eurocae ED-120, *Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace*, zveřejněno v květnu 2004, včetně změny č. 1, zveřejněno v dubnu 2007, a změny č. 2, zveřejněno v říjnu 2007.



PŘÍLOHA IV

Požadavky uvedené v článcích 5, 6, 7, 8 a 9

Část A: Požadavky na spojení mezi dvěma koncovými body

1. Datové spojení mezi dvěma koncovými body zajistí plynulé poskytování a používání spojových služeb ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 3.
2. Datové spojení mezi dvěma koncovými body podporuje výměnu zpráv na podporu služeb datovým spojem stanovených v příloze II v souladu se společným souborem standardizovaných zpráv.
3. Datové spojení mezi dvěma koncovými body podporuje společný standardizovaný mechanismus ochrany mezi dvěma koncovými body k zajištění integrity obdržených zpráv v souladu s bezpečnostními požadavky na služby datovým spojem stanovené v příloze II.

Část B: Požadavky na spojení letadlo-země na základě ATN a módu 2 VDL

1. Spojení letadlo-země je navrženo tak, aby podporovalo spojení mezi dvěma koncovými body a zajišťovalo plynulé poskytování a používání spojových služeb pro aplikace letadlo-země stanovené v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III, ve vzdušném prostoru podle čl. 1 odst. 3.
2. Spojení letadlo-země vyhovuje bezpečnostním a výkonnostním požadavkům na služby datovým spojem uvedené v příloze II.
3. Spojení letadlo-země je založeno na společném systému adresování.
4. Vysílání a příjem datových jednotek mezi pozemními a letadlovými systémy používajícími aplikace letadlo-země stanovené v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III, jsou založeny na komunikačních protokolech, které jsou v souladu s normami ICAO vymezujícími leteckou telekomunikační síť podle bodu 4 přílohy III.
5. Vlastnosti pozemních a letadlových spojových systémů a vysílání a příjem bitových rámců mezi pozemními a letadlovými spojovými systémy jsou v souladu s normami ICAO vymezujícími VKV digitální spoj, mód 2 VDL, podle bodu 5 přílohy III.

Část C: Požadavky na spojení letadlo-země založené na jiných komunikačních protokolech

1. Spojení letadlo-země je navrženo tak, aby podporovalo spojení mezi dvěma koncovými body a zajišťovalo plynulé poskytování a používání spojových služeb pro aplikace letadlo-země stanovené v normách ICAO, které jsou uvedeny v bodech 2 a 3 přílohy III, ve vzdušném prostoru podle čl. 1 odst. 3.
2. Spojení letadlo-země vyhovuje bezpečnostním a výkonnostním požadavkům na služby datovým spojem uvedené v příloze II.
3. Spojení letadlo-země je založeno na společném systému adresování.
4. Vysílání a příjem bitových rámců mezi pozemními a letadlovými spojovými systémy jsou založeny na komunikačních protokolech, které splňují podmínky stanovené v části D.

Část D: Podmínky uvedené v části C

1. Komunikační protokoly musí podporovat spojení mezi dvěma koncovými body.
2. Komunikační protokoly musí být podrobeny bezpečnostní prověrce za účelem prokázání shody s bezpečnostními a výkonnostními požadavky na služby datovým spojem stanovené v příloze II.
3. Komunikační protokoly musí podporovat obousměrné dvoubodové spojení pomocí těch částí spektra rádiových frekvencí, které ICAO určila jako vhodné pro datové spojení letadlo-země na podporu letových provozních služeb.
4. Komunikační protokoly musí zahrnovat mechanismus k transparentnímu řízení mobilního spojení mezi pozemními a palubními stanicemi.

▼B

5. Komunikační protokoly musí být specifikovány a potvrzeny z hlediska předpisů o letové způsobilosti a předpisů o provozním oprávnění vztahujících se na letadlové komunikační zařízení.
6. Spojové systémy podporující tyto protokoly nesmí mít škodlivé účinky na palubní a pozemní zařízení podporující VDL 2.

*PŘÍLOHA V***Požadavky na posuzování shody složek nebo vhodnosti těchto složek k používání uvedené v článku 11**

1. Ověřením se prokáže shoda složek nebo vhodnost těchto složek k používání pro služby datovým spojem, spojení mezi dvěma koncovými body a spojení letadlo-země s příslušnými požadavky tohoto nařízení, když jsou tyto prvky provozovány ve zkušebním prostředí.
2. Výrobce řídí činnosti posuzování shody, a zejména:
 - určuje vhodné zkušební prostředí,
 - ověřuje, zda jsou v plánu zkoušek popsány prvky ve zkušebním prostředí,
 - ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny příslušné požadavky,
 - zajišťuje soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek,
 - plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy,
 - provádí kontroly a zkoušky, jak je určeno ve zkušebním plánu,
 - zpracovává zprávu, která předkládá výsledky kontrol a zkoušek.
3. Výrobce zajistí, aby prvky pro služby datovým spojem, spojení mezi dvěma koncovými body a spojení letadlo-země začleněné do zkušebního prostředí splňovaly příslušné požadavky tohoto nařízení.
4. Po uspokojivém dokončení ověření shody nebo vhodnosti k používání výrobce vypracuje na svou odpovědnost prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání, v němž uvede příslušné požadavky tohoto nařízení, které prvek splňuje, a související podmínky používání v souladu s bodem 3 přílohy III nařízení (ES) č. 552/2004.

*PŘÍLOHA VI***Podmínky uvedené v článku 12**

1. Poskytovatel letových navigačních služeb musí mít ve své organizaci zavedeny metody podávání zpráv, 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 bezúhonnosti 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 měli odpovídající technický a odborný výcvik, dostatečné znalosti o požadavcích na ověření, které mají provést, 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 zkoušek ani na výsledcích těchto zkoušek.



PŘÍLOHA VII

Část A: Požadavky na ověření systémů uvedené v čl. 12 odst. 1

1. Ověřením systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 se prokáže shoda těchto systémů s příslušnými požadavky tohoto nařízení ve zkušebním prostředí, které odráží provozní podmínky těchto systémů.
2. Ověření systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 bude provedeno v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.
3. Nástroje použité pro ověření systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 musí mít vhodné funkce.
4. Ověření systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 povede k vytvoření prvků technické dokumentace vyžadovaných podle bodu 3 přílohy IV nařízení (ES) č. 552/2004 včetně následujících prvků:
 - popisu provedení,
 - zprávy o kontrolách a zkouškách provedených před uvedením systému do provozu.
5. Poskytovatel letových navigačních služeb řídí činnosti ověřování, a zejména:
 - určuje vhodné zkušební provozní a technické prostředí, které odráží provozní prostředí,
 - ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 do zkušebního provozního a technického prostředí,
 - ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny požadavky na interoperabilitu a výkon tohoto nařízení,
 - zajišťuje soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek,
 - plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy,
 - provádí kontroly a zkoušky, jak je určeno v plánu zkoušek,
 - zpracovává zprávu, která předkládá výsledky kontrol a zkoušek.
6. Poskytovatel letových navigačních služeb zajistí, aby systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 provozované ve zkušebním provozním prostředí splňovaly příslušné požadavky tohoto nařízení.
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 vyžaduje článek 6 nařízení (ES) č. 552/2004.

Část B: Požadavky na ověření systémů uvedené v čl. 12 odst. 2

1. Ověřením systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 se prokáže shoda těchto systémů s příslušnými požadavky tohoto nařízení ve zkušebním prostředí, které odráží provozní podmínky těchto systémů.
2. Ověření systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 bude provedeno v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.
3. Nástroje použité pro ověření systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 musí mít vhodné funkce.
4. Ověření systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 povede k vytvoření prvků technické dokumentace vyžadovaných podle bodu 3 přílohy IV nařízení (ES) č. 552/2004 včetně následujících prvků:
 - popisu provedení,
 - zprávy o kontrolách a zkouškách provedených před uvedením systému do provozu.
5. Poskytovatel letových navigačních služeb určí vhodné zkušební provozní a technické prostředí, které odráží provozní prostředí, a pověří oznámený subjekt provedením činností ověření.
6. Oznámený subjekt řídí činnosti ověření, a zejména:
 - ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 1 odst. 2 do zkušebního provozního a technického prostředí,

▼B

- ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny příslušné požadavky tohoto nařízení,
 - zajišťuje soulad a kvalitu technické dokumentace a plánu zkoušek,
 - plánuje organizaci zkoušek, pracovníky, instalaci a konfiguraci zkušební platformy,
 - provádí kontroly a zkoušky, jak je určeno ve zkušebním plánu,
 - zpracovává zprávu, která předkládá výsledky kontrol a zkoušek.
7. Oznámený subjekt zajistí, aby systémy uvedené v čl. 1 odst. 2 a provozované ve zkušebním provozním prostředí splňovaly příslušné požadavky tohoto nařízení.
8. Po uspokojivém dokončení úkolů spojených s ověřením oznámený subjekt vypracuje k provedeným úkolům 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 vyžaduje článek 6 nařízení (ES) č. 552/2004.