

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

► **B**

► **C1** NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 73/2010

ze dne 26. ledna 2010,

kterým se stanoví požadavky na jakost leteckých dat a leteckých informací pro jednotné evropské
nebe

(Text s významem pro EHP) ◀

(Úř. věst. L 23, 27.1.2010, s. 6)

Ve znění:

Úřední věstník

		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1029/2014 ze dne 26. září 2014	L 284	9	30.9.2014

Opraveno:

► **C1** Oprava, Úř. věst. L 118, 6.5.2011, s. 19 (73/2010)

▼B▼C1**NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 73/2010****ze dne 26. ledna 2010,****kterým se stanoví požadavky na jakost leteckých dat a leteckých informací pro jednotné evropské nebe****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE

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,

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. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Letecká data a letecké informace odpovídající jakosti jsou nezbytné k zajištění bezpečnosti a podpory nových provozních koncepcí v rámci Evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „EATMN“).
- (2) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) stanovila požadavky na jakost leteckých dat a leteckých informací, pokud jde o přesnost, rozlišení a integritu, které by měly být v rámci EATMN splněny a dodrženy při zpracovávání leteckých dat a leteckých informací.
- (3) Uvedené požadavky ICAO se považují za dostatečný základ pro současné požadavky na jakost dat, existují však známé nedostatky, které by se měly řešit, zejména za účelem podpory budoucích aplikací.
- (4) Příloha 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“) by měla poskytovat hlavní základ pro požadavky na jakost dat. Odkazy na ustanovení přílohy 15 Chicagské úmluvy by neměly automaticky znamenat odkaz na přílohu 4 Chicagské úmluvy nebo na jiné přílohy Chicagské úmluvy.
- (5) Posouzení současné situace ukázalo, že požadavky na jakost týkající se leteckých dat a leteckých informací, zejména požadavky na přesnost a integritu, se v rámci EATMN ne vždy dodržují.
- (6) V průběhu zpracování leteckých dat se stále vyskytuje značné množství manuálních činností s papírovými dokumenty, při kterých mohou vzniknout chyby a tím zhoršení jakosti dat. Měla by se proto přijmout opatření pro zlepšení této situace.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼C1

- (7) V souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004 byla organizace Eurocontrol pověřena zpracováním požadavků, které by doplnily a podpořily přílohu 15 Chicagské úmluvy, s cílem dosáhnout dostatečné jakosti leteckých informací. Toto nařízení vychází z výsledné pověřovací zprávy ze dne 16. října 2007.
- (8) V souladu s požadavky nařízení (ES) č. 552/2004 by se letecké informace měly postupně poskytovat v elektronické formě na základě společně dohodnuté a normalizované datové sady. Tyto požadavky by se nakonec měly vztahovat na všechna letecká data a letecké informace v rámci tohoto nařízení.
- (9) Toto nařízení by se nemělo vztahovat na vojenské činnosti a výcvik uvedené v čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004.
- (10) Vojenské organizace poskytující letecké informace, které se používají pro lety prováděné v souladu s pravidly a postupy ICAO, jsou důležitou součástí zpracování leteckých dat a členské státy by měly zajistit, aby jakost těchto dat byla dostačující pro splnění jejich zamýšleného použití.
- (11) Pro podporu dosažení jakosti dat se včasné poskytnutí a zveřejnění nových nebo pozměněných leteckých dat a leteckých informací v souladu s požadavky na změny a cykly aktualizace organizace ICAO a členských států považuje za důležité.
- (12) Členské státy by měly provádět účinné řízení a kontrolu pořizování leteckých dat a leteckých informací s cílem zajistit, že data budou poskytována v dostatečné jakosti vyhovující jejich zamýšlenému použití.
- (13) Složky a postupy používané původci dat musí být interoperabilní se systémy, složkami a postupy, které používají poskytovatelé leteckých informačních služeb, aby bylo umožněno bezpečné, bezproblémové a efektivní fungování EATMN.
- (14) Za účelem udržení nebo zvýšení existujících úrovní bezpečnosti provozu by měly mít členské státy za povinnost zajistit, že zúčastněné strany budou provádět posuzování bezpečnosti včetně postupů identifikace nebezpečí a hodnocení a zmírnění rizika. 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.
- (15) V souladu s čl. 3 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 552/2004 by prováděcí pravidla pro interoperabilitu měla popisovat jednotlivé postupy při posuzování shody, které se mají použít pro posuzování shody nebo vhodnosti k používání složek, jakož i pro ověření systémů.

▼C1

- (16) Ustanovení tohoto nařízení se dotýká širokého okruhu stran. Měly by se proto vzít v úvahu jednotlivé schopnosti a úrovně zapojení stran v datovém řetězci, aby se zajistilo, že ustanovení se použijí postupně s cílem dosáhnout požadované jakosti dat.
- (17) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na jakost leteckých dat a leteckých informací, pokud jde o přesnost, rozlišení a integritu.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na systémy Evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „EATMN“), jejich složky a související postupy týkající se pořizování, vytváření, uchovávání, zpracovávání, přenosu a distribuce leteckých dat a leteckých informací a zacházení s nimi.

Vztahuje se na tato letecká data a letecké informace:

- a) integrovaný soubor leteckých informací vymezený v čl. 3 bodě 7 a zpřístupněný členskými státy, kromě leteckých informačních oběžníků;
- b) elektronická data překážek nebo jejich prvky, pokud je členské státy zpřístupnily;
- c) elektronická data terénu nebo jejich prvky, pokud je členské státy zpřístupnily;
- d) data letištních map, pokud je členské státy zpřístupnily.

2. Toto nařízení se vztahuje na tyto strany:

- a) poskytovatelé letových navigačních služeb;
- b) provozovatelé letišť a heliportů, pro které byly ve vnitrostátních leteckých informačních příručkách zveřejněny postupy mezinárodních pravidel pro let podle přístrojů (dále jen „IFR“ – *instrumental flight rules*) nebo zvláštní pravidla pro let za viditelnosti (dále jen „VFR“ – *visual flight rules*);
- c) veřejné nebo soukromé subjekty, které pro účely tohoto nařízení poskytují:
 - i) služby pro pořizování a poskytování topografických dat,
 - ii) konstrukce letových postupů,

▼ C1

- iii) elektronická data terénu,
- iv) elektronická data překážek.

3. Toto nařízení se použije do okamžiku, kdy poskytovatel letecké informační služby zpřístupní letecká data a/nebo letecké informace dalšímu zamýšlenému uživateli.

V případě distribuce fyzickými prostředky se toto nařízení použije do okamžiku, kdy jsou letecká data a/nebo letecké informace zpřístupněny organizaci odpovědné za poskytování služeb fyzické distribuce.

V případě automatické distribuce s použitím přímého elektronického spojení mezi poskytovatelem letecké informační služby a subjektem, kterému jsou dodávána letecká data a/nebo letecké informace se toto nařízení použije:

- a) do okamžiku, kdy další zamýšlený uživatel využije přístupu k leteckým datům a/nebo leteckým informacím a pořídí si výpis z těchto dat patřících poskytovateli letecké informační služby, nebo
- b) do okamžiku, kdy poskytovatel letecké informační služby předá letecká data a/nebo letecké informace do systému dalšího zamýšleného uživatele.

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) „leteckými daty“ se rozumí vyjádření leteckých skutečností, koncepcí nebo pokynů formalizovaným způsobem vhodným pro komunikaci, interpretaci nebo zpracování;
- 2) „leteckými informacemi“ se rozumí informace vyplývající ze shromažďování, analýzy a formátování leteckých dat;
- 3) „jakostí dat“ se rozumí stupeň nebo úroveň důvěry, že poskytovaná data splňují požadavky uživatele dat, pokud jde o přesnost, rozlišení a integritu;
- 4) „přesností“ se rozumí stupeň shody mezi odhadnutou nebo naměřenou hodnotou a skutečnou hodnotou;
- 5) „rozlišením“ se rozumí počet jednotek nebo číslic, podle kterých se vyjadřuje a používá naměřená nebo vypočítaná hodnota;
- 6) „integritou“ se rozumí stupeň zajištění, že datová položka a její hodnota se neztratila ani nezměnila od vzniku nebo schválené změny dat;

▼ M1

- 7) „integrovaným souborem leteckých informací“ (dále jen IAIP – *integrated aeronautical information package*) se rozumí soubor v tištěném nebo elektronickém médiu, který obsahuje tyto prvky:
 - a) letecké informační příručky (dále jen AIP – *aeronautical information publication*), včetně změnové služby;
 - b) doplňky AIP;

▼ M1

- c) NOTAM definované v bodě 17 a předletové informační bulletiny,
 - d) letecké informační oběžníky a
 - e) kontrolní seznamy platných NOTAM a seznamy platných NOTAM;
- 8) „daty překážek“ se rozumí data týkající se všech pevných (ať už dočasných nebo trvalých) a pohyblivých objektů nebo jejich částí, které jsou umístěny na ploše určené pro pozemní pohyb letadel, nebo těch, které zasahují nad stanovenou plochu určenou k ochraně letadel za letu nebo těch, které se nacházejí mimo stanovené plochy a které byly vyhodnoceny jako nebezpečné pro letecký provoz;

▼ C1

- 9) „daty terénu“ se rozumí data o povrchu země obsahující přirozeně se vyskytující vzhledy jevů jako hory, kopce, horské hřebeny, údolí, masy vod, oblasti věčného ledu a sněhu s výjimkou překážek;

▼ M1

- 10) „daty letištních map“ se rozumí informace shromažďované za účelem sestavování informací letištních map;

▼ C1

- 11) „topografickými daty“ se rozumí zeměpisná prostorová data stanovená měřením nebo průzkumem;
- 12) „konstrukcí letového postupu“ se rozumí spojení leteckých dat se specifickými letovými pokyny za účelem stanovení postupů přístrojového přiletu a/nebo odletu, kterými se zajišťují odpovídající normy letové bezpečnosti;

▼ M1

- 13) „poskytovatelem letecké informační služby“ se rozumí organizace odpovědná za poskytování letecké informační služby, která má osvědčení v souladu s požadavky prováděcího nařízení Komise č. 1035/2011;

▼ C1

- 14) „dalším zamýšleným uživatelem“ se rozumí subjekt, který dostává letecké informace od poskytovatele letecké informační služby;
- 15) „přímým elektronickým spojením“ se rozumí digitální spojení mezi počítačovými systémy, které umožňuje přenos dat mezi nimi bez ručního zásahu;
- 16) „datovou položkou“ se rozumí jednotlivý atribut úplné datové sady, které je přidělena hodnota vymezující její současný stav;
- 17) „NOTAM“ se rozumí oznámení rozesílané telekomunikačními prostředky, které obsahuje informace týkající se vytvoření, stavu nebo změny v jakémkoli leteckém zařízení, službách, postupu nebo nebezpečí, o nichž včasná informovanost je pro pracovníky zabývající se letovým provozem důležitá;
- 18) „digitálním NOTAM“ se rozumí datová sada obsahující informace zahrnuté v NOTAM ve strukturovaném formátu, který lze plně interpretovat automatizovaným počítačovým systémem bez lidské interpretace;
- 19) „původcem dat“ se rozumí subjekt odpovědný za pořízení dat;
- 20) „pořízením dat“ se rozumí vytvoření nové datové položky s její přiřazenou hodnotou, úprava hodnoty existující datové položky nebo vyškrtnutí existující datové položky;

▼C1

- 21) „dobou platnosti“ se rozumí doba od data a času, kdy jsou zveřejněny letecké informace, do data a času, kdy informace pozbývají účinnosti;
- 22) „validací dat“ se rozumí postup zajištění, že data splňují požadavky na specifikovanou aplikaci nebo zamýšlené použití;
- 23) „ověřením dat“ se rozumí hodnocení výstupu ze zpracování leteckých dat s cílem zajistit správnost a soulad, pokud jde o vstupy a příslušné datové normy, pravidla a obecné zásady používané v tomto zpracování;

▼M1

- 24) „kritickými daty“ se rozumí data s úrovní integrity definovanou v hlavě 1 oddíle 1.1 přílohy 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (dále jen Chicagská úmluva);
- 25) „význačnými daty“ se rozumí data s úrovní integrity definovanou v hlavě 1 oddíle 1.1 písm. b) přílohy 15 Chicagské úmluvy.

▼C1

KAPITOLA II

POŽADAVKY NA INTEROPERABILITU A VÝKONNOST*Článek 4***Datová sada**

Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 poskytují letecká data a letecké informace v souladu se specifikacemi datových sad uvedenými v příloze I.

*Článek 5***Výměna dat**

- 1. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, aby se letecká data a letecké informace uvedené v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci předávaly mezi nimi přímým elektronickým spojením.
- 2. Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí, aby se letecká data a letecké informace uvedené v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci předávaly mezi nimi v souladu s požadavky na formát výměny dat stanovenými v příloze II.
- 3. Členské státy mohou digitální NOTAM vyloučit z formátu výměny dat uvedeného v odstavci 2.
- 4. Poskytovatelé letecké informační služby zajistí, aby všechna letecká data a letecké informace v rámci AIP, změn AIP a doplňků AIP poskytované členským státem byly zpřístupněny pro dalšího zamýšleného uživatele alespoň:
 - a) v souladu s požadavky na zveřejnění stanovené v normách ICAO uvedených v bodě 4 a 8 přílohy III;

▼ **C1**

- b) způsobem, který umožní, aby obsah a formát dokumentů byl přímo čitelný na obrazovce počítače, a
- c) v souladu s požadavky na formát výměny dat stanovenými v příloze II.

*Článek 6***Jakost dat**

1. Členské státy zajistí, že poskytovatelé letových navigačních služeb dodrží požadavky na jakost dat stanovené v části A přílohy IV.
2. Při poskytování leteckých dat a/nebo leteckých informací strany uvedené v čl. 2 odst. 2 dodrží požadavky na důkazy stanovené v části B přílohy IV.
3. Při vzájemné výměně leteckých dat a/nebo leteckých informací strany uvedené v čl. 2 odst. 2 uzavřou oficiální ujednání v souladu s požadavky stanovenými v části C přílohy IV.
4. Jednají-li strany uvedené v čl. 2 odst. 2 jako původci dat, dodrží požadavky na pořizování dat stanovené v části D přílohy IV.
5. Poskytovatelé letecké informační služby zajistí, aby letecká data a letecké informace poskytované původci dat neuvedenými v čl. 2 odst. 2 byly zpřístupněny dalšímu zamýšlenému uživateli v dostatečné jakosti s cílem splnit zamýšlené použití.
6. Jednají-li strany uvedené v čl. 2 odst. 2 jako subjekt odpovědný za oficiální žádost o pořízení dat, zajistí, aby
 - a) data byla vytvořena, upravena nebo vymazána v souladu s jejich pokyny;
 - b) aniž je dotčena část C přílohy IV, pokyny k pořizování dat obsahovaly přinejmenším:
 - i) jednoznačný popis dat, která je třeba vytvořit, upravit nebo vymazat,
 - ii) potvrzení subjektu, jemuž mají být data poskytnuta,
 - iii) datum a čas, dokdy mají být data poskytnuta,
 - iv) formát zprávy o pořízení dat, který má použít původce dat.
7. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 dodrží požadavky na zpracování dat stanovené v části E přílohy IV.
8. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, že mechanismy oznamování chyb, zpětné vazby a oprav budou zavedeny a budou fungovat v souladu s požadavky stanovenými v části F přílohy IV.

▼ C1*Článek 7***Soulad, včasnost a výkonnost pracovníků**

1. Jsou-li letecká data nebo letecké informace duplicitně uvedeny v AIP více než jednoho členského státu, poskytovatelé letecké informační služby odpovědní za tyto AIP vytvoří mechanismy k zajištění souladu mezi duplicitními informacemi.
2. Poskytovatelé letecké informační služby zajistí, že položky leteckých dat a leteckých informací publikované v AIP jejich členského státu budou opatřeny poznámkami, aby byly označeny ty, které nesplňují požadavky tohoto nařízení na jakost dat.
3. Poskytovatelé letecké informační služby zajistí, aby poslední cykly aktualizací vztahujících se na změny AIP a doplňky AIP byly veřejně přístupné.
4. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, aby jejich pracovníci odpovědní za úkoly při poskytování leteckých dat nebo leteckých informací byli informováni o:
 - a) požadavcích na změny AIP, doplňky AIP a NOTAM stanovené v normách ICAO uvedených v bodě 5, 6 a 7 přílohy III a aby je uplatňovali;
 - b) cyklech aktualizací, které se vztahují na vydávání změn a doplňků AIP uvedených v písmenu a) tohoto odstavce pro oblasti, pro které poskytují letecká data nebo letecké informace, a aby je uplatňovali.

▼ M1

5. Aniž je dotčeno prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011, strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, aby jejich pracovníci odpovědní za úkoly v poskytování leteckých dat nebo leteckých informací byli příslušně vyškoleni, způsobilí a oprávněni k práci, kterou mají vykonávat.

▼ C1*Článek 8***Požadavky na nástroje a software**

Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, aby všechny nástroje a veškerý software používaný na podporu pořizování, vytváření, uchovávání, zpracovávání a přenos leteckých dat a/nebo leteckých informací a zacházení s nimi splňovaly požadavky stanovené v příloze V.

*Článek 9***Ochrana dat**

1. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, aby letecká data a letecké informace byly chráněny v souladu s požadavky stanovenými v příloze VI.

▼C1

2. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, aby byla zachována sledovatelnost každé datové položky během doby její platnosti a nejméně po dobu 5 let po skončení této doby nebo 5 let po skončení doby platnosti každé datové položky z ní vypočítané nebo odvozené podle toho, která doba skončí později.

KAPITOLA III

POŽADAVKY NA ŘÍZENÍ JAKOSTI, BEZPEČNOST A OCHRANU*Článek 10***Požadavky na řízení****▼M1**

1. Aniž je dotčeno prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011, strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zavedou a budou udržovat systém řízení jakosti pokrývající činnosti poskytování leteckých dat a leteckých informací v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy VII.

▼C1

2. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, aby systém řízení jakosti uvedený v odstavci 1 tohoto článku stanovil postupy pro splnění cílů řízení bezpečnosti stanovených v části B přílohy VII a cílů řízení ochrany stanovených v části C přílohy VII.

3. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 zajistí, že před jakýmkoli změnami existujících systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci nebo zavedením nových systémů provedou příslušné strany posouzení bezpečnosti, včetně určení nebezpečí a hodnocení a zmírnění rizika.

4. Při uvedeném posuzování bezpečnosti se požadavky uvedené v čl. 7 odst. 3 přílohy I, v příloze II a v bodě 1 a 2 části A přílohy IV považují za požadavky na bezpečnost a přinejmenším se vezmou v úvahu.

KAPITOLA IV

POŽADAVKY NA POSOUZENÍ SHODY A DALŠÍ POŽADAVKY*Článek 11***Shoda nebo vhodnost k použití složek**

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

▼C1*Článek 12***Ověřování systémů**

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří mohou prokázat nebo kteří prokázali, že splňují podmínky stanovené v příloze IX, uskuteční ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy X.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří nemohou prokázat, že splňují podmínky stanovené v příloze IX, uzavřou poddodavatelskou smlouvu s oznámeným subjektem o ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci. Toto ověření se uskuteční v souladu s požadavky stanovenými v části B přílohy X.

*Článek 13***Další požadavky**

Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 písm. b) a c):

- a) zajistí bezpečnostní prověrku svých pracovníků odpovědných za úkoly v pořizování, vytváření, uchovávání, zpracovávání, přenosu a distribuci leteckých dat a leteckých informací a v zacházení s nimi;
- b) zajistí, aby jejich pracovníci odpovědní za úkoly v poskytování leteckých dat nebo leteckých informací byli náležitě informováni o požadavcích stanovených v tomto nařízení;
- c) zpracují a udržují provozní příručky obsahující potřebné pokyny a informace, aby svým pracovníkům odpovědným za úkoly v poskytování leteckých dat a leteckých informací umožnili uplatňovat toto nařízení;
- d) zajistí, že příručky uvedené v písmenu c) budou přístupné a udržované v aktualizovaném stavu a že jejich aktualizace a distribuce bude podléhat příslušnému řízení jakosti a řízení konfigurací dokumentace;
- e) zajistí, aby se v pracovních metodách a provozních postupech dodržovalo toto nařízení.

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ*Článek 14***Přechodná ustanovení**

1. Členské státy, které před vstupem tohoto nařízení v platnost oznámily organizaci ICAO příslušný rozdíl v souladu s článkem 38 Chicagské úmluvy, mohou zachovat svá vnitrostátní ustanovení týkající se záležitostí uvedených v příloze XI tohoto nařízení do dne 30. června 2014.

▼C1

2. Letecká data a letecké informace, které byly zveřejněny před 1. červencem 2013 a které poté nebyly změněny, se uvedou do souladu s tímto nařízením do dne 30. června 2017.

*Článek 15***Vstup v platnost a použitelnost**

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

Použije se ode dne 1. července 2013.

2. Odchylně od odst. 1 druhého pododstavce se článek 4, čl. 5 odst. 1, čl. 5 odst. 2, čl. 5 odst. 3 a čl. 5 odst. 4 písm. c) použijí ode dne 1. července 2014.

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

▼ **C1***PŘÍLOHA I***SPECIFIKACE DATOVÝCH SAD UVEDENÉ V ČLÁNKU 4****ČÁST A****IAIP, letecké mapy a elektronická data překážek**

1. Letecká data a letecké informace uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a), b) a d) se poskytují v souladu se společnými specifikacemi datové sady, které:

a) jsou dokumentovány buď:

— používáním jednotného jazyka pro modelování (dále jen „UML“ – *unified modelling language*) specifikovaného v dokumentu uvedeném v bodě 13 přílohy III ve formě diagramů tříd a souvisejících definicí tříd, atributů, přidružení a seznamů hodnot, nebo

— používáním katalogu vzhledu jevů specifikovaných v souladu s normou ISO uvedenou v bodě 25 přílohy III;

b) jako jednotlivé datové prvky definují každý letecký vzhled jevu, pro který je nutné zveřejnit informace v souladu s normami ICAO uvedenými v bodě 10 přílohy III a v dokumentu Eurocae uvedeném v bodě 24 přílohy III;

c) pro každý atribut poskytují definici jeho přípustných hodnot ve formě druhu dat, rozsahu hodnot nebo výčtového seznamu;

d) zahrnují definici modelu časovosti založeného na světovém koordinovaném čase (dále jen „UTC“ – *co-ordinated universal time*), který může vyjádřit úplný životní cyklus leteckého vzhledu jevu:

— od data a času jeho vytvoření do data a času jeho trvalého odstranění,

— včetně trvalých změn, které vytvářejí novou základnu pro tento vzhled jevu;

e) zahrnují definici pravidel, které mohou omezit případné hodnoty vlastností vzhledu jevu nebo přechodné kolísání těchto hodnot. Zahrnuje to nejméně:

— omezení, která zajišťují přesnost, rozlišení a integritu polohových (horizontálních a vertikálních) dat,

— omezení, která zajišťují včasnost dat;

f) používají pravidla označování vzhledu jevů, atributů a přidružení, která se vyhýbají používání zkratk;

g) v popisu geometrických prvků (bod, křivka, povrch) vycházejí z normy ISO uvedené v bodě 14 přílohy III;

h) v popisu informací o metadatech vycházejí z normy ISO uvedené v bodě 15 přílohy III;

i) zahrnují položky metadat uvedené v části C přílohy I.

2. Pokud jde o normy ISO, příslušná osvědčení vydaná náležitě akreditovanou organizací se považují za dostatečné prostředky shody. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 souhlasí s tím, že dokumentaci týkající se certifikace zpřístupní vnitrostátnímu dozorovému orgánu na jeho žádost.

▼C1**ČÁST B****Elektronické datové sady terénu**

Elektronická data terénu uvedená v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci písm. c):

▼M1

- a) se poskytují digitálně v souladu s normami ICAO uvedenými v bodě 9, 9a a 12 přílohy III;

▼C1

- b) zahrnují položky metadat uvedené v části C přílohy I.

ČÁST C**Metadata**

Metadata pro specifikace datové sady definované v části A a B zahrnují nejméně tyto položky:

- a) původce dat;
- b) uskutečněné změny dat;
- c) osoby nebo organizace, které pracovaly s daty a kdy;
- d) podrobnosti o uskutečněné validaci a ověření dat;
- e) datum a čas, od kdy jsou data účinná;
- f) u zeměpisných prostorových dat:
 - použitý referenční model země,
 - použitý systém souřadnic;
- g) u numerických dat:
 - statistická přesnost použité metody měření nebo výpočtu,
 - rozlišení,
 - úroveň důvěrnosti podle požadavků norem ICAO uvedených v bodě 1 a 12 přílohy III a jiných příslušných norem ICAO;
- h) podrobnosti o všech použitých funkcích, pokud data byla předmětem konverze nebo transformace;
- i) podrobnosti o všech omezeních v používání dat.

▼C1

PŘÍLOHA II

POŽADAVKY NA FORMÁT VÝMĚNY LETECKÝCH DAT UVEDENÉ
V ČLÁNKU 5

ČÁST A

IAIP, letištní mapy a elektronická data překážek

1. Letecká data a letecké informace uvedené v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci písm. a), b) a d) se formátují v souladu se společnými specifikacemi, které:
 - pro kódování dat používají rozšiřitelný značkovací jazyk (dále jen „XML“ – *extensible markup language*) definovaný v normě ISO uvedené v bodě 17 přílohy III,
 - jsou vyjádřeny ve formě schématu XML; kromě toho pro vyjádření obchodních pravidel lze použít jazyk schematron definovaný v normě ISO uvedené v bodě 19 přílohy III,
 - umožňují výměnu dat jak pro jednotlivé vzhledy jevů, tak i pro soubory vzhledů jevů,
 - umožňují výměnu základních informací jako výsledek trvalých změn,
 - jsou strukturovány v souladu se vzhledy jevů, atributy a přidruženími definice datové sady uvedené v části A přílohy I; pravidla mapování musejí být dokumentována,
 - přísně používají výčetní seznamy hodnot a rozsahu hodnot definovaných pro každý atribut v datové sadě,
 - v kódování geografických informací dodržují specifikace geografického značkovacího jazyka (dále jen „GML“ – *geography markup language*) definovaného v odkazu uvedeném v bodě 18 přílohy III.
2. Pokud jde o normy ISO, příslušná osvědčení vydaná náležitě akreditovanou organizací se považují za dostatečné prostředky shody. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 souhlasí s tím, že dokumentaci týkající se certifikace zpřístupní vnitrostátnímu dozorovému orgánu na jeho žádost.

ČÁST B

Elektronická data terénu

1. Elektronická data terénu uvedená v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci písm. c) se poskytují ve společném formátu v souladu s normami ISO uvedenými v bodech 14 až 18 přílohy III.
2. Pokud jde o normy ISO, příslušná osvědčení vydaná náležitě akreditovanou organizací se považují za dostatečné prostředky shody. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 souhlasí s tím, že dokumentaci týkající se certifikace zpřístupní vnitrostátnímu dozorovému orgánu na jeho žádost.

▼ **M1***PŘÍLOHA III***USTANOVENÍ UVEDENÁ V ČLÁNCÍCH A PŘÍLOHÁCH**

1. Hlava 3, oddíl 3.7 (Systém řízení jakosti) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
2. Hlava 3, oddíl 1.2.1 (Horizontální referenční systém) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
3. Hlava 3, oddíl 1.2.2 (Vertikální referenční systém) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
4. Hlava 4 (Letecká informační příručka (AIP)) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
5. Hlava 4, oddíl 4.3 (Specifikace pro změny AIP) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
6. Hlava 4, oddíl 4.4 (Specifikace pro doplňky AIP) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
7. Hlava 5 (NOTAM) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
8. Hlava 6, oddíl 6.2 (Poskytování informací v papírové formě) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
9. Hlava 10, oddíl 10.1 (Oblasti pokrytí a požadavky na poskytování dat) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
- 9a Hlava 10, oddíl 10.2 (Datové sady terénu — obsah, numerická specifikace a struktura) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
10. Dodatek 1 (Obsah letecké informační příručky (AIP)) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
11. Dodatek 7 (Rozlišení a klasifikace integrity publikovaných leteckých dat) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
12. Dodatek 8 (Požadavky na data terénu a překážek) přílohy 15 Chicagské úmluvy – Letecká informační služba (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu č. 37).
13. Verze 2.1.1 specifikací jednotného jazyka pro modelování (UML) skupiny Object Management Group.
14. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO 19107:2003 – Geografická informace – Prostorové schéma (1. vydání – 8. května 2003).

▼ M1

15. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO 19115:2003 – Geografická informace – Metadata (1. vydání – 8. května 2003 (oprava Cor 1:2006 5. července 2006)).
16. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO 19139:2007 – Geografická informace – Metadata – používání schématu XML (1. vydání – 17. dubna 2007).
17. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO 19118:2011 – Geografická informace – Kódování (2. vydání – 10. října 2011).
18. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO 19136:2007 – Geografická informace – Geografický značkovací jazyk (GML) (1. vydání – 23. srpna 2007).
19. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO/IEC 19757-3:2006 – Informační technologie – Jazyky pro popis schémat dokumentů (DSDL – *Document Schema Definition Languages*) – část 3: Validace založená na pravidlech – Schematron (1. vydání – 24. května 2006).
20. Dokument ICAO Doc 9674-AN/946 – Světový geodetický systém – Příručka 1984 (druhé vydání – 2002).
21. Hlava 7, oddíl 7.3.2 (Algoritmus kontroly cyklickým kódem (CRC – *cyclic redundancy check*)) dokumentu ICAO Doc 9674-AN/946 – Světový geodetický systém – Příručka 1984 (WGS-84) (druhé vydání – 2002).
22. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO/IEC 27002:2005 – Informační technologie – Metody ochrany – Kodex správné praxe pro řízení ochrany informací (1. vydání – 15. června 2005).
23. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO 28000:2007 — Specifikace pro systémy řízení ochrany pro dodavatelský řetězec (1. vydání – 21. září 2007, norma je revidována a má být nahrazena 2. vydáním do 31. ledna 2008 (ve fázi průzkumu)).
24. Eurocae ED-99 A, Požadavky uživatelů na informace letištních map (říjen 2005).
25. Mezinárodní organizace pro normalizaci, ISO 19110:2005 – Geografická informace – Metodologie katalogizace vzhledu jevů (1. vydání).

▼ **C1***PŘÍLOHA IV***POŽADAVKY NA JAKOST DAT UVEDENÉ V ČLÁNKU 6 A 7****ČÁST A****Požadavky na jakost dat**

1. Požadavky na jakost dat pro každou datovou položku v leteckých datech a leteckých informacích uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci jsou definovány v normách ICAO uvedených v bodě 11 přílohy III a v jiných příslušných normách ICAO, aniž je dotčen bod 2 této přílohy.
2. Požadavky na jakost dat pro datovou položku v leteckých datech a leteckých informacích uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci se stanoví na základě hodnocení bezpečnosti zamýšleného používání datové položky, přičemž:
 - a) datová položka není definována v normách jakosti dat ICAO uvedených v bodě 11 přílohy III a v jiných příslušných normách ICAO, nebo
 - b) normy jakosti dat ICAO uvedené v bodě 11 přílohy III a jiné příslušné normy ICAO nesplňují požadavky na jakost dat pro datovou položku.
3. Požadavky na jakost dat pro datové položky uvedené v bodě 2 se zpracují v souladu se standardizovaným postupem popisujícím metodiku odvozování a validace těchto požadavků před jejich zveřejněním s náležitým přihlédnutím k případnému dopadu na příslušná ustanovení ICAO.
4. Má-li datová položka více než jedno zamýšlené použití, vztahují se na ni pouze nejpřísnější požadavky na jakost dat, které vycházejí z hodnocení bezpečnosti uvedeného v bodě 2.
5. Požadavky na jakost dat jsou definovány s cílem zahrnout u každé datové položky v leteckých datech a leteckých informacích uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci toto:
 - a) přesnost a rozlišení dat;
 - b) úroveň integrity dat;
 - c) schopnost určit původ dat;
 - d) úroveň zajištění, že data jsou zpřístupněna pro dalšího zamýšleného uživatele před datem/časem jejich platnosti a nejsou vymazána před datem/časem ukončení jejich platnosti.
6. Musejí být definovány všechny datové položky potřebné pro podporu datové sady každé aplikace a/nebo platné dílčí sady dané datové sady.

ČÁST B**Požadavky na důkazy**

Zpracují se argumenty a důkazy k prokázání, že:

- a) při pořizování dat jsou požadavky na přesnost a rozlišení splněny a jsou udržovány zveřejněním pro dalšího zamýšleného uživatele, včetně případů, kdy je rozlišení datové položky sníženo nebo změněno, nebo když se data převedou do odlišného systému souřadnic nebo měřících jednotek;
- b) původ a průběh změn každé datové položky se zaznamená a zpřístupní pro audit;

▼C1

- c) letecká data nebo letecké informace jsou úplné nebo jakékoli chybějící položky jsou popsány;
- d) postupy pořizování, vytváření, uchovávání, zpracovávání a přenosu všech dat a zacházení s nimi používané pro každou datovou položku jsou stanoveny a odpovídají přiřazené úrovni integrity datové položky;
- e) postupy validace a ověřování dat jsou přiměřené pro přiřazenou úroveň integrity datové položky;
- f) ruční nebo poloautomatické zpracování dat uskutečňují vyškolení a kvalifikovaní pracovníci s jasně definovanými úlohami a odpovědnostmi, které jsou zaznamenány v systému jakosti organizace;
- g) všechny nástroje a/nebo software používaný pro podporu nebo zavádění postupů jsou validovány jako vhodné pro daný účel v souladu s přílohou V;
- h) funguje účinný postup oznamování chyb, měření a opatření k nápravě v souladu s částí F.

ČÁST C**Oficiální ujednání**

Oficiální ujednání mají nejméně tento obsah:

- a) rozsah poskytovaných leteckých údajů nebo leteckých informací;
- b) požadavky na přesnost, rozlišení a integritu pro každou předávanou datovou položku;
- c) nezbytné způsoby prokázání, že poskytovaná data splňují specifikované požadavky;
- d) povaha opatření, které je třeba učinit v případě zjištění chyby nebo neúplnosti poskytovaných dat;
- e) tato minimální kritéria pro oznamování změn dat:
 - kritéria pro určení včasnosti poskytování dat na základě důležitosti změny pro funkčnost nebo bezpečnost,
 - jakékoli předchozí oznámení očekávaných změn,
 - prostředky, které je třeba přijmout pro oznamování;
- f) strana odpovědná za dokumentování změn dat;
- g) prostředky pro řešení jakýchkoli potenciálních nejednoznačností způsobených v případech, kdy se používají různé formáty pro výměnu leteckých dat nebo leteckých informací;
- h) jakákoli omezení v používání dat;
- i) požadavky na zpracování zpráv o jakosti poskytovatelem dat s cílem usnadnit ověřování jakosti dat jejich uživateli;
- j) požadavky na metadata;
- k) požadavky pro nepředvídané události týkající se kontinuity poskytování dat.

▼ **C1****ČÁST D****Pořizování dat**

1. Zaměřování radionavigačních zařízení a původu vypočítaných nebo odvozených dat, jejichž souřadnice se zveřejňují v AIP, se uskutečňuje v souladu s příslušnými normami a nejméně v souladu s příslušnými ustanoveními ICAO uvedenými v bodě 20 přílohy III.
2. Všechna zaměřená data se musí vztahovat k WGS-84 podle ustanovení ICAO uvedených v bodě 2 přílohy III.
3. Použije se model geoidu dostačující pro splnění ustanovení ICAO uvedených v bodě 3 přílohy III a požadavky na jakost leteckých dat a leteckých informací stanovené v příloze IV, aby všechna vertikální data (zaměřená, vypočítaná nebo odvozená) mohla být vyjádřena ve vztahu ke střední hladině moře za pomoci gravitačního modelu Země 1996. „Geoidem“ se rozumí ekvipotenční plocha gravitačního pole Země, která je shodná s nenarušenou střední hladinou moře procházející spojitě kontinenty.
4. Zaměřená, vypočítaná a odvozená data se udržují po celou dobu životnosti každé datové položky.
5. Topografická data klasifikovaná jako kritická nebo význačná podléhají úplnému počátečnímu zaměření a pak se nejméně jednou ročně sledují z hlediska změn. Jsou-li zjištěny změny, uskuteční se opakované zaměření příslušných dat.
6. Použijí se tyto metody sběru a uchovávání elektronických topografických dat:
 - a) souřadnice orientačních bodů se zavedou do geodetického zařízení přenosem digitálních dat;
 - b) měření v terénu se uchovávají digitálně;
 - c) prvotní data se digitálně přesunou a zavedou do softwaru pro zpracování dat.
7. Veškerá topografická data klasifikovaná jako kritická podléhají dostačujícímu doplňujícímu měření s cílem zjistit chyby zaměření nezjistitelné jednotlivým měřením.
8. Letecká data a letecké informace se validují a ověřují dřív, než se použijí k odvozování nebo vypočtení jiných dat.

ČÁST E**Požadavky na zpracování dat**

1. Pokud jsou postupy nebo jejich části používány v pořizování, vytváření, uchovávání, zpracovávání, přenosu a distribuci leteckých dat a leteckých informací a v zacházení s nimi automatizované, musejí být:
 - a) automatizované na úroveň odpovídající podmínkám zpracování dat;
 - b) automatizované s cílem optimalizovat přidělení a vzájemnou součinnost lidí a strojů, aby byl dosažen vysoký stupeň bezpečnosti a přínosů jakosti zpracování;

▼C1

- c) navrženy tak, aby se zamezilo zavedení chyb dat;
 - d) navrženy tak, aby byly zjištěny chyby v obdržených/vstupních datech.
2. Vkládají-li se letecká data a letecké informace ručně, podléhají nezávislému ověření, aby se zjistily jakékoli chyby, které mohly být zavedeny.

ČÁST F**Požadavky na oznamování a opravu chyb**

Mechanismy oznamování chyb, měření a opatření k nápravě zajistí:

- a) aby problémy zjištěné během pořizování, vytváření, uchovávání a zpracovávání leteckých dat a leteckých informací a zacházení s nimi nebo problémy zjištěné uživateli po zveřejnění byly zaznamenány a oznámeny poskytovateli letecké informační služby;
- b) aby poskytovatel letecké informační služby analyzoval všechny oznámené problémy v leteckých datech a leteckých informacích a aby byla stanovena potřebná opatření k nápravě;
- c) aby veškeré chyby, nesrovnalosti a anomálie zjištěné v kritických a význačných leteckých datech a leteckých informacích byly neprodleně vyřešeny;
- d) aby poskytovatel letecké informační služby upozornil dotyčné uživatele dat těmi nejúčinnějšími prostředky na chyby s přihlédnutím na úroveň integrity leteckých dat a leteckých informací a s použitím kritérií pro oznamování dohodnutých v oficiálních ujednáních v souladu s písmenem d) části C přílohy IV;
- e) aby zpětná vazba o chybách od uživatelů dat a jiných poskytovatelů leteckých dat a leteckých informací byla usnadňována a podporována;
- f) aby míra chyb leteckých dat a leteckých informací byla zaznamenána při každé příležitosti, kdy se letecká data a letecké informace předávají mezi stranami uvedenými v čl. 2 odst. 2;
- g) aby míra chyb zjištěných před přenosem a chyb oznámených po přenosu mohla být určena zvlášť.

▼ C1*PŘÍLOHA V***POŽADAVKY NA NÁSTROJE A SOFTWARE UVEDENÉ V ČLÁNKU 8**

1. Nástroje používané pro podporu nebo automatizaci zpracování leteckých dat a leteckých informací musí splňovat požadavky bodu 2 a 3, pokud nástroj:
 - má možnost vytvářet chyby v kritických nebo význačných datových položkách,
 - je jediným prostředkem pro zjišťování chyb v kritických nebo význačných datových položkách,
 - je jediným prostředkem pro zjišťování rozporů mezi vícečetnými verzemi ručně vložených dat.
2. Pro nástroje uvedené v bodě 1 musí být stanoveny požadavky na úroveň výkonnosti, funkčnosti a integrity, aby se zajistilo, že nástroj plní svou funkci ve zpracování dat, aniž by nepříznivě ovlivňoval jakost leteckých dat a leteckých informací.
3. Nástroje uvedené v bodě 1 se validují a ověřují podle požadavků uvedených v bodě 2.
4. Nástroje uvedené v bodě 1, které se plně nebo částečně používají v softwaru, musí splňovat tyto další požadavky:
 - požadavky na software musejí správně uvádět, co software vyžaduje, aby byly splněny požadavky na nástroje,
 - všechny požadavky na software musí být sledovatelné podle požadavků na nástroje uvedené v bodě 2,
 - validace a ověření softwaru podle příslušných ustanovení bodu 5 a 6 se vztahuje na známou proveditelnou verzi softwaru v jeho cílovém pracovním prostředí.
5. Validací softwaru se rozumí postup zajištění, že software splňuje požadavky na specifikovanou aplikaci nebo zamýšlené použití leteckých dat nebo leteckých informací.
6. Ověřením softwaru se rozumí hodnocení výstupu z postupu vývoje softwaru pro letecká data a/nebo letecké informace s cílem zajistit správnost a soudržnost, pokud jde o vstupy a příslušné normy softwaru a pravidla a obecné zásady používané v tomto postupu.

▼ C1*PŘÍLOHA VI***POŽADAVKY NA OCHRANU DAT UVEDENÉ V ČLÁNKU 9**

1. Všechna data předávaná v elektronickém formátu musí být chráněna před jejich ztrátou nebo změnou použitím algoritmu CRC32Q, jak je uvedeno v bodě 21 přílohy III. Výsledek kontroly cyklickým kódem (dále jen „CRC“ – *cyclic redundancy check*) se použije před konečným ověřením dat ještě dřív, než se data uloží nebo předají.
2. Pokud fyzická velikost dat překročí to, co lze na potřebné úrovni integrity chránit jednotlivou CRC, použijí se vícečetné hodnoty CRC.
3. Letecká data a letecké informace se poskytnou na příslušné úrovni ochrany bezpečnosti během jejich ukládání a výměny mezi stranami uvedenými v čl. 2 odst. 2, aby se zajistilo, že data nelze v žádné fázi náhodně změnit nebo vystavit nepovolenému přístupu a/nebo změně.
4. Uchovávání a přenos leteckých dat a leteckých informací se chrání vhodným postupem ověření jejich pravosti tak, aby příjemci mohli potvrdit, že data nebo informace byly předány oprávněným zdrojem.

▼C1*PŘÍLOHA VII***POŽADAVKY NA ŘÍZENÍ JAKOSTI A NA ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI
A OCHRANY UVEDENÉ V ČLÁNKU 10****ČÁST A****Systém řízení jakosti**

1. Systém řízení jakosti, který podporuje pořizování, vytváření, uchovávání, zpracovávání, přenos a distribuci leteckých dat a leteckých informací a zacházení s nimi musí:
 - stanovit politiku jakosti tak, aby byly co nejvíce uspokojeny potřeby různých uživatelů,
 - stanovit program zabezpečování jakosti, který obsahuje postupy určené k ověření, že všechny operace se vykonávají v souladu s příslušnými požadavky, normami a postupy, včetně odpovídajících požadavků tohoto nařízení,
 - poskytnout důkazy o fungování systému jakosti pomocí příruček a monitorovacích dokumentů,
 - jmenovat představitele vedení pro sledování shody s postupy a přiměřenosti postupů s cílem zajistit bezpečné a účinné provozní postupy,
 - vykonávat přezkoumání zavedeného systému jakosti a popřípadě přijímat opatření k nápravě.
2. Osvědčení podle normy EN ISO 9001 vydaná příslušně akreditovanou organizací se považují za dostatečné prostředky shody s požadavky bodu 1. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 souhlasí s tím, že dokumentaci týkající se certifikace zpřístupní vnitrostátnímu dozorovému orgánu na jeho žádost.

ČÁST B**Cíle řízení bezpečnosti**

1. Řízení bezpečnosti má tyto cíle:
 - pokud je to možné, minimalizovat riziko letecké nehody vyplývající z chyb dat,
 - podporovat informovanost o bezpečnosti v celé organizaci sdílením poznatků vyplývajících z činností v oblasti bezpečnosti a zapojením všech pracovníků do navrhování řešení ke zjištěným problémům bezpečnosti a zlepšení s cílem poskytnout pomoc v efektivnosti a účinnosti postupů,
 - zajistit, aby v organizaci byla určena funkce, která odpovídá za zpracování a udržování cílů řízení bezpečnosti,
 - zaručit, aby byly vedeny záznamy a aby se uskutečňovalo sledování za účelem zajištění bezpečnosti činností,
 - zajistit, že v případě potřeby budou doporučena zlepšení za účelem zajištění bezpečnosti činností.
2. Dosažení cílů v řízení bezpečnosti bude dána nejvyšší prioritou před komerčními, provozními, environmentálními nebo sociálními tlaky.

▼C1**ČÁST C****Cíle řízení ochrany**

1. Řízení ochrany má tyto cíle:

- zajistit ochranu přijímaných, vytvářených nebo jinak používaných leteckých dat a leteckých informací, aby byly chráněny před zásahem a aby přístup k nim byl omezen pouze na oprávněné osoby,
- zajistit, aby opatření organizace v řízení ochrany splňovala příslušné vnitrostátní nebo mezinárodní požadavky na rozhodující infrastrukturu a kontinuitu provozu a mezinárodní normy pro řízení ochrany, včetně norem ISO uvedených v bodech 22 a 23 přílohy III.

2. Pokud jde o normy ISO, příslušná osvědčení vydaná příslušně akreditovanou organizací se považují za dostatečné prostředky shody. Strany uvedené v čl. 2 odst. 2 souhlasí s tím, že dokumentaci týkající se certifikace zpřístupní vnitrostátnímu dozorovému orgánu na jeho žádost.

▼C1*PŘÍLOHA VIII***Požadavky na posuzování shody nebo vhodnosti k použití složek uvedených v článku 11**

1. Ověřením se prokáže, zda se složky shodují s požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost, jakost a bezpečnost, nebo zda jsou vhodné k použití při provozu těchto složek ve zkušebním prostředí.
2. Výrobce nebo jeho zmocněný zástupce usazený v Unii řídí činnosti posuzování shody a zejména:
 - určuje vhodné zkušební prostředí,
 - ověřuje, zda jsou v plánu zkoušek popsány složky ve zkušebním prostředí,
 - ověří, zda plán zkoušek zahrnuje všechny příslušné požadavky,
 - zajišťuje soulad a jakost technické dokumentace a plánu zkoušek,
 - plánuje organizaci zkoušek, pracovníky a instalaci a konfiguraci zkušební platformy,
 - provádí kontroly a zkoušky, jak je určeno v plánu zkoušek,
 - vypracuje zprávu, ve které se předkládají výsledky kontrol a zkoušek.
3. Výrobce nebo jeho zmocněný zástupce usazený v Unii zajistí, aby složky zúčastněné na pořizování, vytváření, zpracování, přenosu a distribuci leteckých dat a leteckých informací a na zacházení s nimi začleněné ve zkušebním prostředí splňovaly požadavky na interoperabilitu, výkonnost, jakost a bezpečnost uvedené v tomto nařízení.
4. Po uspokojivém dokončení ověření shody nebo vhodnosti k použití výrobce nebo jeho zmocněný zástupce usazený v Unii vypracuje v rámci své odpovědnosti prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání, ve kterém zejména uvede požadavky uvedené v tomto nařízení, které tato složka splňuje, a příslušné podmínky používání podle bodu 3 přílohy III nařízení (ES) č. 552/2004.

▼ C1*PŘÍLOHA IX***PODMÍNKY UVEDENÉ V ČLÁNKU 12**

1. Poskytovatel letových navigačních služeb musí mít ve své organizaci zavedeny systémy podávání zpráv, které potvrzují a prokazují, že ověření bylo posouzeno nestranně a nezávisle.
2. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby pracovníci podílející se na postupech ověření prováděli kontroly na nejvyšší úrovni odborné důvěryhodnosti a technické způsobilosti a aby nebyli vystaveni žádnému tlaku ani podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich rozhodování nebo výsledky jejich kontrol, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které jsou na výsledcích ověření zainteresovány.
3. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby pracovníci podílející se na postupech ověření měli přístup k zařízení, které jim umožňuje řádně provádět požadované kontroly.
4. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby pracovníci podílející se na postupech ověření absolvovali důkladné technické a odborné školení, měli dostatečné znalosti o požadavcích na ověření, která mají provádět, odpovídající zkušenosti s těmito činnostmi a schopnosti nezbytné k vypracování prohlášení, záznamů a zpráv, které dokazují, že ověření byla provedena.
5. Poskytovatel letových navigačních služeb musí zajistit, aby pracovníci podílející se na postupech ověření byli schopni provádět kontroly nestranně. Odměňování těchto pracovníků nesmí záviset na počtu provedených kontrol nebo na výsledcích těchto kontrol.

▼ **C1***PŘÍLOHA X*

ČÁST A

Požadavky na ověření systémů uvedených v čl. 12 odst. 1

1. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci se prokáže shoda těchto systémů s požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost ve zkušebním prostředí, které odráží provozní podmínky těchto systémů.
2. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci se provádí v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.
3. Nástroje použité pro ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci musí mít vhodné funkce.
4. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci 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 ověřování, a zejména:
 - určuje vhodné simulované provozní a technické prostředí, které odráží provozní prostředí,
 - ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvního pododstavce do zkušebního provozního a technického prostředí,
 - ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost,
 - zajišťuje soulad a jakost technické dokumentace a plánu zkoušek,
 - plánuje organizaci zkoušek, pracovníky a instalaci a konfiguraci zkušební platformy,
 - provádí kontroly a zkoušky, jak je určeno v plánu zkoušek,
 - zpracovává zprávu, ve které se předkládají výsledky kontrol a zkoušek.
6. Poskytovatel letových navigačních služeb zajistí, aby systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci, za které odpovídá, 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 vyžaduje článek 6 nařízení (ES) č. 552/2004.

▼C1**ČÁST B****Požadavky na ověření systémů uvedených v čl. 12 odst. 2**

1. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci se prokáže shoda těchto systémů s požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost ve zkušebním prostředí, které odráží provozní podmínky těchto systémů.
2. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci se provádí v souladu s vhodnými a uznávanými zkušebními postupy.
3. Nástroje použité pro ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci musí mít vhodné funkce.
4. Ověření systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci 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 bude mít ověření provedené oznámeným subjektem.
6. Oznámený subjekt řídí ověřování, a zejména:
 - ověřuje, zda plán zkoušek popisuje začlenění systémů uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci do zkušebního provozního a technického prostředí,
 - ověřuje, zda plán zkoušek zahrnuje všechny požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost,
 - zajišťuje soulad a jakost technické dokumentace a plánu zkoušek,
 - plánuje organizaci zkoušek, pracovníky a instalaci a konfiguraci zkušební platformy,
 - provádí kontroly a zkoušky, jak je určeno v plánu zkoušek,
 - zpracovává zprávu, ve které se předkládají výsledky kontrol a zkoušek.
7. Oznámený subjekt zajistí, aby systémy uvedené v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci a provozované ve zkušebním provozním prostředí splňovaly požadavky tohoto nařízení na interoperabilitu, výkonnost a bezpečnost.
8. Po uspokojivém dokončení úkolů spojených s ověřením oznámený subjekt vypracuje k provedeným úkolům osvědčení o shodě.
9. Poskytovatel letových navigačních služeb 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.

▼ **M1**

PŘÍLOHA XI

ROZDÍLY ICAO UVEDENÉ V ČLÁNKU 14

Hlava 3, oddíl 3.5.2 (Kontrola cyklickým kódem) přílohy 15 Chicagské úmluvy
– Letecká informační služba. (čtrnácté vydání – červenec 2013, zahrnující změnu
č. 37).