

32004R0552

L 96/26

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKEJ ÚNIE

31.3.2004

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 552/2004****z 10. marca 2004****o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE

marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) <sup>(6)</sup>;

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 80, ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie <sup>(1)</sup>,(2) správa skupiny na vládnej úrovni o jednotnom európskom nebi potvrdila potrebu vytvorenia technického predpisu na základe „nového prístupu“, v súlade s rezolúciou Rady zo 7. mája 1985 o novom prístupe k technickému zosúladieniu a normám <sup>(7)</sup>, v ktorom budú základné požiadavky, pravidlá a normy vzájomne sa dopĺňujúce a konzistentné;so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(2)</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(3)</sup>,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(4)</sup>, na základe spoločného textu schváleného Zmierovacím výborom z 11. decembra 2003,(3) nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, (rámcové nariadenie) <sup>(8)</sup> ustanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba;

keďže:

(1) na vytvorenie jednotného európskeho neba by sa mali prijať opatrenia vo vzťahu k systémom, komponentom a prislúchajúcim postupom s cieľom zabezpečiť interoperabilitu siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (EATMN) zhodnú s poskytovaním letových navigačných služieb podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) <sup>(5)</sup> a organizáciou a využívaním vzdušného priestoru podľa nariadenia (ES) č. 551/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 10.

(4) správa skupiny na vládnej úrovni potvrdila, že hoci sa v priebehu posledných rokov dosiahol pokrok v homogénnej prevádzke EATMN, situácia zostáva neuspokojivá, pretože integrácia medzi národnými systémami manažmentu letovej prevádzky je na nízkej úrovni a nové koncepcie prevádzky a technológie, potrebné na doplnenie dodatočne požadovanej kapacity, sa zavádzajú pomaly;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 103 E, 30.4.2002, s. 41.<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 241, 7.10.2002, s. 24.<sup>(3)</sup> Ú. v. ES C 278, 14.11.2002, s. 13.<sup>(4)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 3. septembra 2002 (Ú. v. EÚ C 272 E, 13.11.2003, s. 325), spoločná pozícia Rady z 18. marca 2003 (Ú. v. EÚ C 129 E, 3.6.2003, s. 26) a stanovisko Európskeho parlamentu z 3. júla 2003 (ešte nebolo uverejnené v úradnom vestníku). Legislatívna rezolúcia Európskeho parlamentu z 29. januára 2004 a rozhodnutie Rady z 2. februára 2004.<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.<sup>(5)</sup> výsledkom zvýšenia úrovne integrácie na úrovni spoločenstva by bola lepšia efektívnosť a nižšie náklady systému obstarávania a údržby a zlepšená prevádzková koordinácia;<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.<sup>(7)</sup> Ú. v. ES C 136, 4.6.1985, s. 1.<sup>(8)</sup> Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

- (6) prevaha národných technických špecifikácií používaných pri obstarávaní viedla k fragmentácii trhu systémov a neuláhčila priemyselnú spoluprácu na úrovni spoločnosti; keďže tým je obzvlášť postihnutý priemysel, pretože musí značne prispôbovať svoje výrobky každému národnému trhu; keďže táto prax zbytočne sťažuje vývoj a realizáciu nových technológií a spomaľuje zavádzanie nových prevádzkových koncepcií, ktoré sa vyžadujú na zvýšenie kapacity;
- (7) je preto v záujme všetkých, ktorí sú zapojení do manažmentu letovej prevádzky, aby rozvíjali nový partnerský prístup umožňujúci vyvážené zapojenie všetkých strán a stimulujúci tvorivosť a výmenu znalostí, skúseností a preberanie rizík; keďže také partnerstvo by sa malo v spolupráci s priemyslom zamerať na vypracovanie jednotného súboru špecifikácií spoločnosti, ktoré môžu plniť čo najširší rozsah potrieb;
- (8) cieľom spoločnosti je vnútorný trh, a preto opatrenia prijaté v rámci tohto nariadenia by mali prispieť k jeho postupnému rozvoju v tomto sektore;
- (9) je preto vhodné určiť základné požiadavky, ktoré by sa mali uplatňovať na sieť manažmentu letovej prevádzky v Európe, jej systémy, prvky a príslušné postupy;
- (10) na doplnenie alebo ďalšie spresnenie základných požiadaviek by sa mali pre systémy vypracovať vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu; tieto pravidlá by sa mali vypracovať vždy, keď je to nevyhnutné na uláhlenie koordinovaného zavádzania nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky alebo technológií; keďže by sa malo neustále dbať na plnenie týchto pravidiel; keďže tieto pravidlá by mali spočívať na pravidlách a normách vypracovaných medzinárodnými organizáciami ako sú Eurocontrol alebo ICAO;
- (11) vypracovanie a prijatie špecifikácií spoločnosti týkajúcich sa EATMN, jej systémov a komponentov a príslušných postupov je vhodným prostriedkom na stanovenie technických a prevádzkových podmienok potrebných na splnenie základných požiadaviek a relevantných vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu; dodržiavanie zverejnených špecifikácií spoločnosti, ktoré ostáva nepovinné, tvorí predpoklad zhody so základnými požiadavkami a relevantnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu;
- (12) špecifikácie spoločnosti by mali vypracovať európske normalizačné orgány v spojení s Európskou organizáciou pre zariadenia civilného letectva (Eurocae) a Eurocontrolom, v súlade so všeobecnými normalizačnými postupmi spoločnosti;
- (13) postupy, ktorými sa riadi posudzovanie zhody alebo vhodnosti na používanie komponentov by mali byť založené na používaní modulov podľa rozhodnutia Rady 93/465/EHS z 22. júla 1993 o moduloch používaných v technických zosúlodených smerniciach pre rozličné fázy postupov posudzovania zhody a pravidiel pre umiestňovanie a používanie označenia CE — zhody<sup>(1)</sup>; keďže pokiaľ je to nevyhnutné, mali by sa tieto moduly rozšíriť tak, aby pokrývali špecifické požiadavky príslušných priemyselných odvetví;
- (14) príslušný trh je malý a pozostáva zo systémov a komponentov používaných skoro výlučne na účely manažmentu letovej prevádzky, a nie sú určené pre širšiu verejnosť; keďže umiestnenie značky CE na komponenty by bolo preto neprimerané, pretože vyhlásenie výrobcov o zhode na základe posúdenia zhody a/alebo vhodnosti na používanie je dostatočné; to by nemalo mať vplyv na povinnosť výrobcov pripevniť značku CE na určité časti, aby osvedčili ich zhodu s inými právnymi predpismi spoločnosti, ktoré sa na ne vzťahujú;
- (15) uvedenie systémov manažmentu letovej prevádzky do poskytovania služieb by malo podliehať overeniu zhody so základnými požiadavkami a relevantnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu; keďže použitie špecifikácií spoločnosti tvorí predpoklad zhody so základnými požiadavkami a relevantnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu;
- (16) plné uplatnenie tohto nariadenia by malo byť sprevádzané prechodnou stratégiou určenou na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia, pričom by sa nemali vytvárať žiadne neoprávnené prekážky zachovania existujúcej infraštruktúry z hľadiska nákladov a prínosov;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 220, 30.8.1993, s. 23.

(17) v rámci príslušných právnych predpisov spoločenstva by sa mala zohľadniť potreba zabezpečenia:

— zosúladených podmienok z hľadiska dostupnosti a účinného využívania rádiového spektra potrebného na realizáciu jednotného európskeho neba, vrátane aspektov elektromagnetickej kompatibility,

— ochrany služieb kritických z hľadiska bezpečnosti života pred škodlivým vplyvom,

— účinného a primeraného využívania frekvencií pridelených a spravovaných výlučne sektorom letectva;

(18) smernica Rady 93/65/EHS z 19. júla 1993 o definovaní a používaní kompatibilných technických špecifikácií pri obstarávaní zariadení a systémov manažmentu letovej prevádzky <sup>(1)</sup> sa obmedzuje na povinnosti obstarávateľských subjektov; keďže toto nariadenie je rozsiahlejšie v tom, že adresuje povinnosti pre všetkých zúčastnených, vrátane poskytovateľov letových navigačných služieb, užívateľov vzdušného priestoru, priemyslu a letísk a zabezpečuje predpisy použiteľné pre všetkých, ako aj pre prijatie špecifikácií spoločenstva, ktoré aj keď sú nepovinné, tvoria predpoklad zhody so základnými požiadavkami. Preto smernica 93/65/EHS, smernica Komisie 97/15/ES z 25. marca 1997 prijímajúca normy Eurocontrol, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/65/EHS o definovaní a používaní zlučiteľných technických špecifikácií pri obstarávaní zariadení a systémov manažmentu letovej prevádzky <sup>(2)</sup> a nariadenie Komisie (ES) č. 2082/2000 zo 6. septembra 2000, ktorým sa prijímajú technické normy Eurocontrolu a mení a dopĺňa smernica 97/15/ES <sup>(3)</sup> a (ES) 980/2002 zo 4. júna 2002, ktorými sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2082/2000 by sa mali po prechodnom období zrušiť;

(19) z dôvodov právnej istoty je dôležité zabezpečiť, aby zostal v platnosti nezmenený obsah určitých ustanovení

právnych predpisov spoločenstva prijatých na základe smernice 93/65/EHS. Prijatie vykonávacích pravidiel zodpovedajúcich týmto ustanoveniam, si bude vyžadovať určitý čas,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## KAPITOLA I

### VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

#### Článok 1

#### Cieľ a pôsobnosť

1. V rozsahu pôsobnosti rámcového nariadenia sa toto nariadenie vzťahuje na interoperabilitu EATMN.

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na systémy, ich komponenty a príslušné postupy uvedené v prílohe I.

3. Cieľom toho nariadenia je dosiahnuť interoperabilitu medzi rôznymi systémami, časťami a príslušnými postupmi EATMN, s patričným zreteľom na relevantné medzinárodné pravidlá. Toto nariadenie sa zameriava aj na zabezpečenie koordinovaného a rýchleho zavedenia nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzok alebo technológií v manažmente letovej prevádzky.

## KAPITOLA II

### ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY, VYKONÁVACIE PRAVIDLÁ PRE INTEROPERABILITU A ŠPECIFIKÁCIE SPOLOČENSTVA

#### Článok 2

#### Základné požiadavky

EATMN, jej systémy a ich komponenty a príslušné postupy musia spĺňať základné požiadavky. Základné požiadavky sú stanovené v prílohe II.

#### Článok 3

#### Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu

1. Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu sa vypracujú vždy, ak to bude potrebné na koherentné dosiahnutie cieľov tohto nariadenia.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 187, 29.7.1993, s. 52. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 95, 10.4.1997, s. 16. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 2082/2000 (Ú. v. ES L 254, 9.10.2000, s. 1).

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 254, 9.10.2000, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 980/2002 (Ú. v. ES L 150, 8.6.2002, s. 38).

2. Systémy, komponenty a príslušné postupy musia počas svojej životnosti spĺňať relevantné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu.

3. Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu najmä:

- a) stanovia akékoľvek špecifické požiadavky, ktoré dopĺňajú alebo upresňujú základné požiadavky, hlavne z hľadiska bezpečnosti, homogénnej prevádzky a výkonu; a/alebo
- b) popíšu v prípade potreby akékoľvek špecifické požiadavky, ktoré dopĺňajú alebo upresňujú základné požiadavky hlavne z hľadiska koordinovaného zavádzania nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky alebo technológií; a/alebo
- c) v prípade, že sa vzťahujú na systémy, určia komponenty; a/alebo
- d) popíšu špecifické postupy posudzovania zhody v prípade potreby, vrátane notifikovaných orgánov podľa článku 8, založené na moduloch určených v rozhodnutí 93/465/EHS, ktoré sa použijú na posúdenie ich zhody alebo vhodnosti na používanie, ako aj overovanie systémov; a/alebo
- e) špecifikujú podmienky vykonávania, v prípade potreby, vrátane termínov, v ktorých musia všetci príslušní účastníci podmienky vykonávania spĺňať.

4. Pri vypracovaní, prijímaní a revízii vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu sa zohľadnia odhadované náklady a prínosy technických riešení, pomocou ktorých môžu byť splnené z hľadiska stanovenia najvhodnejšieho riešenia, pričom sa berie patričný zreteľ na zachovanie dohodnutej vysokej úrovne bezpečnosti. Posúdenie nákladov a prínosov týchto riešení sa pre všetkých príslušných účastníkov priloží ku každému návrhu vykonávacieho pravidla pre interoperabilitu.

5. Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu sa stanovujú v súlade s postupom podľa článku 8 rámcového nariadenia.

#### Článok 4

### Špecifikácie spoločenstva

1. Z hľadiska dosiahnutia cieľa tohto nariadenia sa môžu ustanoviť špecifikácie spoločenstva. Takými špecifikáciami môžu byť:

- a) Európske normy pre systémy alebo komponenty, spolu s príslušnými postupmi, vypracované európskymi normali-

začnými orgánmi v spolupráci s Eurocae na základe mandátu Komisie v súlade s článkom 6 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov<sup>(1)</sup> a podľa všeobecných usmernení o spolupráci medzi Komisiou a normalizačnými orgánmi podpísanými 13. novembra 1984

alebo

- b) špecifikácie vypracované Eurocontrolom na žiadosť Komisie podľa postupu uvedeného v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia, ktoré sa týkajú záležitostí prevádzkovej koordinácie medzi poskytovateľmi letovej navigačnej služby.

2. Splnenie základných požiadaviek a/alebo vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu sa predpokladá u systémov, spolu s príslušnými postupmi alebo časťami, ktoré spĺňajú príslušné špecifikácie spoločenstva a ktorých referenčné čísla boli uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

3. Komisia uverejní odkazy na Európske normy uvedené v odseku 1 písmeno a) v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

4. Saskaņā ar pamatregulas 5. panta 2. punkta minceto procedūru atsaucies uz 1. punkta b) apakšpunktā mincētajām Eurocontrol špecifikācijām Komisija publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

5. Ak členský štát alebo Komisia usúdi, že zhoda s uverejnenou špecifikáciou spoločenstva nezabezpečuje splnenie základných požiadaviek a/alebo vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu, ktoré má uvedená špecifikácia spoločenstva pokrývať, použije sa postup uvedený v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia.

6. V prípade nedostatkov uverejnených Európskych noriem, čiastočného alebo úplného stiahnutia príslušných noriem z publikácií, ktoré ich obsahujú, alebo ich zmien a doplnkov, sa môže rozhodnúť v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia, po porade s výborom ustanoveným podľa článku 5 smernice 98/34/ES.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37.

7. V prípade nedostatkov uverejnených špecifikácií Eurocontrolu, čiastočného alebo úplného stiahnutia príslušných špecifikácií z publikácií, ktoré ich obsahujú, alebo ich zmien a doplnkov, sa môže rozhodnúť v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia, po porade s výborom ustanoveným podľa článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia.

### KAPITOLA III

#### OVEROVANIE ZHODY

##### Článok 5

#### ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti používania komponentov

1. Ku komponentom sa priloží ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti používania. Časti tohto vyhlásenia sú stanovené v prílohe III.
2. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve prostredníctvom ES vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti používania zabezpečí a vyhlási, že použil ustanovenia uvedené v základných požiadavkách a v príslušných vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu.
3. Zhoda so základnými požiadavkami a príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu sa predpokladá pri tých komponentov, ku ktorým je priložené ES vyhlásenie zhody alebo vhodnosti používania.
4. Príslušné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu v prípade potreby určia úlohy prislúchajúce posudzovaniu zhody alebo vhodnosti používania komponentov, ktoré majú plniť notifikované orgány uvedené v článku 8.

##### Článok 6

#### ES vyhlásenie o overení systémov

1. V súlade s príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu podrobí poskytovateľ letových navigačných služieb systémy ES overeniu, aby bolo zabezpečené, že spĺňajú základné požiadavky tohto nariadenia a vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu, pri ich integrácii do EATMN.
2. Predtým, ako je systém uvedený do prevádzky, príslušný poskytovateľ letových služieb vystaví ES vyhlásenie o overení, potvrdzujúc zhodu a predloží ho národnému dozornému orgánu spolu s technickými podkladmi. Časti tohto vyhlásenia

a technických podkladov sú ustanovené v prílohe IV. Národný dozorný orgán môže požadovať akékoľvek doplňujúce informácie potrebné na dozor nad zhodou.

3. Príslušné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu v prípade potreby určia úlohy prislúchajúce overovaniu systémov, ktoré majú plniť notifikované orgány uvedené v článku 8.
4. ES vyhlásenie o overení systémov sa nedotýka akéhokoľvek posudzovania, ktoré musí národný dozorný orgán vykonať z iných dôvodov než je interoperabilita.

##### Článok 7

#### Ochranné opatrenia

1. Ak národný dozorný orgán zistí, že:
  - a) časť, ku ktorej je priložené ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti používania, alebo
  - b) systém, ku ktorému je priložené ES vyhlásenie o overení,
 nespĺňa základné požiadavky a/alebo vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu, s patričným zreteľom na potrebu zaručenia bezpečnosti a plynulosti prevádzky, prijme všetky opatrenia potrebné na obmedzenie oblasti používania príslušnej časti alebo systému, alebo na zákaz jej používania subjektami, ktoré patria do pôsobnosti orgánu.
2. Príslušné členské štáty bezodkladne oznámia Komisii každé také opatrenie s uvedením dôvodov a uvedú najmä, či je taká nehoda so základnými požiadavkami spôsobená:
  - a) nesplnením základných požiadaviek;
  - b) nesprávnym použitím vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu a/alebo špecifikácií spoločenstva;
  - c) nedostatkami vo vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu a/alebo v špecifikáciách spoločenstva.
3. Komisia sa poradí so zainteresovanými stranami v čo možno najkratšom čase. Po takých poradách Komisia oznámi členskému štátom svoje zistenia a svoje stanovisko k tomu, či sú opatrenia prijaté národným dozorným orgánom oprávnené.

4. Ak Komisia dospeje k názoru, že opatrenia prijaté národným dozorným orgánom nie sú oprávnené, požiada príslušný členský štát, aby bez meškania zabezpečil zrušenie opatrení. Bezodkladne o tom informuje výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve.

5. Ak Komisia zistí, že nezhoda so základnými požiadavkami je spôsobená nesprávnym použitím vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu a/alebo špecifikácií spoločenstva, príslušný členský štát prijme opatrenia voči pôvodcovi vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti používania, alebo ES vyhlásenia o overení a oznámi to Komisii a ostatným členským štátom.

6. Ak Komisia dospeje k názoru, že nezhoda so základnými požiadavkami je spôsobená nedostatkami v špecifikáciách spoločenstva, použije sa postup uvedený v článku 4 ods. 6 alebo 7.

#### Článok 8

#### Notifikované orgány

1. Členské štáty oznámia Komisii a ostatným členským štátom orgány, ktoré menovali na plnenie úloh prislúchajúcich posudzovaniu zhody alebo vhodnosti používania uvedených v článku 5 a/alebo overovaniu uvedenému v článku 6, vrátane každej oblasti zodpovednosti orgánu a jej identifikačného čísla získaného od Komisie. Komisia uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* zoznam orgánov, ich identifikačné čísla a oblasti zodpovednosti a vedie aktualizovaný zoznam.

2. Pri posudzovaní orgánov, ktoré majú byť notifikované, uplatnia členské štáty kritériá uvedené v prílohe V. Orgány spĺňajúce kritériá uvedené v príslušných európskych normách sa považujú za orgány, ktoré spĺňajú uvedené kritériá.

3. Členské štáty zrušia notifikáciu notifikovaného orgánu, ktorý už naďalej nespĺňa kritériá ustanovené v prílohe V. Bezodkladne o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.

4. Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky uvedené v odsekoch 1, 2 a 3, môžu členské štáty rozhodnúť o menovaní organizácií uznaných v súlade s článkom 3 nariadenia o poskytovaní služieb, za notifikované orgány.

#### KAPITOLA IV

#### ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

#### Článok 9

#### Revízia príloh

V prípade akéhokoľvek technického alebo prevádzkového vývoja, sa môžu vykonať úpravy príloh I a II v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.

#### Článok 10

#### Prechodné ustanovenia

1. Od 20. októbra 2005 sa uplatňujú základné požiadavky na uvedenie do prevádzky systémov a komponentov EATMN, ak nie je stanovené inak príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu.

2. Zhoda so základnými požiadavkami sa k 20. aprílu 2011 vyžaduje pri všetkých systémoch a komponentoch EATMN, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke, ak nie je stanovené inak príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu.

3. Ak boli systémy EATMN objednané alebo ak boli na tento účel uzavreté záväzné zmluvy

— pred dátumom nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia alebo prípadne

— pred dátumom nadobudnutia účinnosti jedného alebo viacerých vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu,

takže zhoda so základnými požiadavkami a/alebo príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu nemôže byť zarúčaná v lehote uvedenej v odseku 1, príslušný členský štát oznámi Komisii podrobné informácie o základných požiadavkách a/alebo vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu, vo vzťahu ku ktorým bola stanovená pochybnosť z hľadiska dodržania zhody.

Komisia sa poradí s príslušnými stranami a po poradách prijme rozhodnutie v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.

## Článok 11

**Zrušenie**

Smernice 93/65/EHS a 97/15/ES a nariadenia (ES) č. 2082/2000 a 980/2002 sa zrušujú k 20. októbru 2005.

## Článok 12

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiaty deň po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 10. marca 2004

*Za Európsky parlament*

*predseda*

P. COX

*Za Radu*

*predseda*

D. ROCHE

## PRÍLOHA I

**ZOZNAM SYTÉMOV PRE LETOVÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY**

Na účely tohto nariadenia je EATMN rozdelená do ôsmich systémov.

1. Systémy a postupy pre spravovanie vzdušného priestoru.
  2. Systémy a postupy pre manažment toku letovej prevádzky.
  3. Systémy a postupy pre letové prevádzkové služby, najmä systémy spracovania letových dát, systémy spracovania sledovacích dát a systémy rozhrania človek-stroj.
  4. Komunikačné systémy a postupy pre spojenia zem-zem, vzduch-zem a vzduch-vzduch.
  5. Navigačné systémy a postupy.
  6. Systémy a postupy sledovania.
  7. Systémy a postupy leteckých informačných služieb.
  8. Systémy a postupy pre využitie meteorologických informácií.
-



## PRÍLOHA II

## ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

**Časť A: Všeobecné požiadavky**

Ide o celosietové požiadavky, ktoré sú všeobecne použiteľné pre každý zo systémov uvedených v prílohe I.

1. *Homogénna prevádzka*

Systémy manažmentu letovej prevádzky a ich komponenty musia byť projektované, skonštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím schválených postupov tak, aby bola vždy a počas všetkých etáp letu zaručená homogénna prevádzka EATMN. Homogénna prevádzka môže byť vyjadrená najmä vo forme zdieľania informácií, vrátane príslušných informácií o stave prevádzky, jednotného chápania informácií, porovnateľných spracovávacích výkonov a prislúchajúcich postupov umožňujúcich spoločné prevádzkové výkony dohodnuté pre celú alebo časti EATMN.

2. *Podpora nových koncepcií prevádzky*

EATMN, jej systémy a ich komponenty na koordinovanom základe podporujú nové dohodnuté a schválené koncepcie prevádzky, ktoré zvýšia kvalitu a efektívnosť letových navigačných služieb, najmä z hľadiska bezpečnosti a kapacity.

Potenciál nových koncepcií, ako je kooperatívne rozhodovanie, zvýšenie automatizácie a alternatívne metódy prenášania oddelenej zodpovednosti, sa preskúma s patričným zreteľom na technologický vývoj a ich bezpečnú realizáciu, nasledujúc ich schválenie.

3. *Bezpečnosť*

Systémy a prevádzky EATMN musia dosahovať dohodnutú vysokú úroveň bezpečnosti. Na tento účel sa vypracujú dohodnuté metódy riadenia bezpečnosti a hlásenia.

Vo vzťahu k vhodným pozemným systémom alebo ich časti, sa táto vysoká úroveň bezpečnosti ďalej zlepší prostredníctvom bezpečnostných sietí, pre ktoré sa ustanovia dohodnuté spoločné výkonnostné vlastnosti.

Zosúladený súbor bezpečnostných požiadaviek na projektovanie, realizáciu, udržiavanie a prevádzku systémov a ich komponentov pre normálne, ako aj zhoršené podmienky prevádzky sa ustanoví z hľadiska dosiahnutia dohodnutej úrovne bezpečnosti pre všetky etapy letu a pre celú EATMN.

Systémy musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s využitím vhodných a schválených postupov tak, aby úlohy pridelené riadiacemu personálu boli zlučiteľné s ľudskými schopnosťami v normálnych, ako aj zhoršených podmienkach prevádzky, a aby zodpovedali požadovaným úrovňam bezpečnosti.

Systémy musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s využitím vhodných a schválených postupov tak, aby boli v normálnom prevádzkovom prostredí chránené pred škodlivým rušením.

#### 4. *Koordinácia medzi civilnými a vojenskými službami*

EATMN, jej systémy a ich komponenty musia podporovať postupnú realizáciu koordinácie medzi civilnými a vojenskými službami v rozsahu nevyhnutnom pre účinné spravovanie vzdušného priestoru, manažment toku letovej prevádzky a bezpečné a efektívne využitie vzdušného priestoru všetkými užívateľmi, uplatňovaním koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru.

Na dosiahnutie týchto cieľov EATMN, jej systémy a ich komponenty musia podporovať včasné spoločné využívanie správnych a koherentných informácií civilnými a vojenskými službami pre všetky fázy letu.

Zohľadniť by sa mali národné požiadavky na ochranu.

#### 5. *Obmedzenia z hľadiska životného prostredia*

Systémy prevádzky EATMN musia brať na zreteľ potrebu minimalizácie dopadu na životné prostredie v súlade s právnymi predpismi spoločenstva.

#### 6. *Princípy, ktorými sa riadi logická architektúra systémov*

Systémy musia byť projektované a postupne integrované s cieľom dosiahnuť súdržnú a v rastúcej miere zosúladenú, vývojaschopnú a právoplatnú logickú architektúru v rámci EATMN.

#### 7. *Princípy, ktorými sa riadi konštrukcia systémov*

Systémy musia byť projektované, konštruované a udržiavané na základe vecne primeraných technických princípov, a to najmä tých, ktoré sa týkajú modularity, umožňujúc vzájomnú zameniteľnosť komponentov, vysoký stupeň dostupnosti a nadbytku a odolnosť proti poruchám rozhodujúcich komponentov.

### **Časť B: Špecifické požiadavky**

Ide o požiadavky, ktoré sú špecifické pre každý zo systémov a ktoré dopĺňajú alebo ďalej spresňujú všeobecné požiadavky.

#### 1. *Systémy a postupy pre spravovanie vzdušného priestoru*

##### 1.1 Homogénna prevádzka

Informácie týkajúce sa predtaktických a taktických aspektov dostupnosti vzdušného priestoru sa poskytnú všetkým zainteresovaným stranám presne a včas tak, aby bolo zaručené efektívne rozdelenie a využitie vzdušného priestoru všetkými jeho užívateľmi. Pritom by sa mali zohľadniť národné požiadavky na ochranu.

#### 2. *Systémy a postupy pre manažment toku letovej prevádzky*

##### 2.1 Homogénna prevádzka

Systémy a postupy pre manažment toku letovej prevádzky podporujú spoločné využívanie správnych, koherentných a relevantných strategických, predtaktických a taktických letových informácií, pokrývajúcich všetky fázy letu a ponúkajú možnosti dialógu z hľadiska dosiahnutia optimalizovaného využitia vzdušného priestoru.

### 3. Systémy a postupy pre letové prevádzkové služby

#### 3.1 Systémy spracovania letových dát

##### 3.1.1 Homogénna prevádzka

Systémy spracovania letových dát musia byť interoperabilné z hľadiska včasného spoločného využívania správnych a jednotných informácií a z hľadiska jednotného pochopenia týchto informácií, aby bol zabezpečený koherentný a jednotný plánovací proces a zdrojovo efektívna taktická koordinácia prostredníctvom EATMN počas všetkých fáz letu.

Aby bolo zaručené bezpečné, plynulé a rýchle spracovanie v EATMN, výkony systémov spracovania letových dát musia byť ekvivalentné a primerané pre dané prostredie (zemský povrch, koncová riadená oblasť (TMA), trať) so známymi dopravno-prevádzkovými charakteristikami a s využitím podľa dohodnutej a schválenej koncepcie prevádzky, najmä z hľadiska presnosti a tolerance chyby výsledkov spracovania.

##### 3.1.2 Podpora nových koncepcií prevádzky

Systémy spracovania letových dát musia podporovať postupné zavádzanie vyspelých, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky pre všetky fázy letu.

Charakteristiky vysokoautomatizovaných nástrojov musia byť také, aby umožnili koherentné a výkonné predtaktické a taktické spracovanie letových informácií v častiach EATMN.

Palubné a pozemné systémy a ich komponenty podporujúce nové, dohodnuté a schválené koncepcie prevádzky musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím platných postupov tak, aby boli interoperabilné z hľadiska včasného spoločného využívania správnych a jednotných informácií a jednotného pochopenia súčasnej a prognózovanej prevádzkovej situácie.

#### 3.2 Systémy spracovania sledovacích dát

##### 3.2.1 Homogénna prevádzka

Systémy spracovania sledovacích dát musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované používajúc príslušné schválené postupy tak, aby poskytovali požadovaný výkon a kvalitu služby v danom prostredí (zemský povrch, koncová riadená oblasť (TMA), trať) so známymi dopravno-prevádzkovými charakteristikami najmä z hľadiska presnosti a spoľahlivosti vypočítaných výsledkov, správnosti, celistvosti, dostupnosti, plynulosti a včasnosti informácií na riadiacom mieste.

Systémy spracovania sledovacích dát musia umožniť včasné spoločné využitie relevantných, presných, jednotných a koherentných informácií medzi nimi tak, aby boli zabezpečené optimalizované prevádzky rôznych častí EATMN.

##### 3.2.2 Podpora nových koncepcií prevádzky

Systémy spracovania sledovacích dát musia umožniť postupnú dostupnosť nových zdrojov sledovacích informácií tak, aby sa zvýšila celková kvalita služby.

#### 3.3 Systémy rozhrania človek-stroj

##### 3.3.1 Homogénna prevádzka

Systémy rozhrania človek-stroj manažmentu letovej prevádzky na zemi musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím vhodných a schválených postupov tak, aby ponúkli všetkému riadiacemu personálu postupne zosúladené pracovné prostredie, vrátane funkcií a ergonomiky, spĺňajúc požiadavky na výkon pre dané prostredie (zemský povrch, koncová riadená oblasť (TMA), trať) so známymi dopravno-prevádzkovými charakteristikami.

### 3.3.2 Podpora nových koncepcií prevádzky

Systémy rozhrania človek-stroj musia podporovať postupné zavádzanie nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky a rastúcej automatizácie tak, aby úlohy pridelené riadiacemu personálu zostali zlučiteľné s ľudskými schopnosťami v normálnych ako aj zhoršených podmienkach prevádzky.

## 4. *Komunikačné systémy a postupy pre spojenia zem-zem, vzduch-zem a vzduch-vzduch*

### 4.1 Homogénna prevádzka

Komunikačné systémy musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím vhodných a schválených postupov tak, aby sa dosiahli požadované výkony v danom úseku vzdušného priestoru alebo pre špecifické využitie, najmä z hľadiska času spracovania, celistvosti, dostupnosti a plynulosti funkcie.

Komunikačné siete v rámci EATMN musia byť také, aby boli splnené požiadavky na kvalitu služby, pokrytie a nadbytok.

### 4.2 Podpora nových koncepcií prevádzky

Komunikačné systémy musia podporovať zavádzanie vyspelých, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky pre všetky fázy letu.

## 5. *Navigačné systémy a postupy*

### 5.1 Homogénna prevádzka

Navigačné systémy musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím vhodných a schválených postupov tak, aby sa dosiahol požadovaný horizontálny a vertikálny navigačný výkon, najmä z hľadiska presnosti a funkčnosti pre dané prostredie (zemský povrch, koncová riadená oblasť (TMA), trať) so známymi dopravno-prevádzkovými charakteristikami a s využitím podľa dohodnutej a schválenej koncepcie prevádzky.

## 6. *Systémy a postupy sledovania*

### 6.1 Homogénna prevádzka

Systémy sledovania musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím vhodných a schválených postupov tak, aby poskytovali požadovaný výkon v danom prostredí (zemský povrch, koncová riadená oblasť (TMA), trať) so známymi dopravno-prevádzkovými charakteristikami a s využitím podľa dohodnutej a schválenej koncepcie prevádzky, najmä z hľadiska presnosti, pokrytia, rozsahu a kvality služby.

Sledovacia sieť v rámci EATMN musí byť taká, aby boli splnené požiadavky na presnosť, včasnosť, pokrytie a nadbytok. Sledovacia sieť musí umožniť spoločné využívanie sledovacích dát, v záujme posilnenia prevádzok v EATMN.

## 7. *Systémy a postupy leteckých informačných služieb*

### 7.1 Homogénna prevádzka

Presné, včasné a jednotné letecké informácie musia byť postupne poskytované v elektronickej forme na základe spoločne dohodnutého a normalizovaného súboru dát.

Presné a jednotné letecké informácie, najmä informácie týkajúce sa palubných a pozemných komponentov alebo systémov, musia byť včas k dispozícii.

7.2. Podpora nových koncepcií prevádzky

Letecké informácie s rastúcou presnosťou, úplnosťou a aktualizáciou musia byť dostupné a použité včas, aby sa podporilo nepretržité zvyšovanie efektívnosti využívania vzdušného priestoru a letiska.

8. *Systémy a postupy pre využitie meteorologických informácií*

8.1 Homogénna prevádzka

Systémy a postupy pre využitie meteorologických informácií musia zlepšiť súdržnosť a včasnosť ich poskytovania a kvalitu ich zobrazovania, s využitím dohodnutého súboru dát.

8.2 Podpora nových koncepcií prevádzky

Systémy a postupy pre využitie meteorologických informácií musia zvýšiť rýchlosť ich dostupnosti a rýchlosť, akou môžu byť využité, aby bolo podporené nepretržité zvyšovanie efektívnosti využívania vzdušného priestoru a letiska.

---

## PRÍLOHA III

## KOMPONENTY

ES vyhlásenie

- o zhode
- o vhodnosti používania

1. *Komponenty*

Komponenty budú uvedené vo vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu v súlade s ustanoveniami článku 3 tohto nariadenia.

2. *Pôsobnosť*

ES vyhlásenie o zhode sa týka:

- posúdenia vlastnej zhody komponentu, posudzovaného samostatne, podľa špecifikácií spoločenstva, ktoré majú byť splnené alebo
- posúdenia/hodnotenia vhodnosti na používanie komponentu, uvažovaného v rámci jeho prostredia manažmentu letovej prevádzky.

Postupy posudzovania vykonávané notifikovanými orgánmi v etape vývoja a výroby budú založené na moduloch určených v rozhodnutí 93/465/EHS, v súlade s podmienkami ustanovenými v príslušných vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu.

3. *Obsah ES vyhlásenia*

ES vyhlásenie o zhode alebo o vhodnosti na používanie a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

Uvedené vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako pokyny a musí obsahovať:

- odkazy na nariadenie,
- meno a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve (uviesť obchodné meno a úplnú adresu, v prípade oprávneného zástupcu uviesť aj obchodné meno výrobcu),
- opis komponentu,
- opis postupu použitého na vyhlásenie zhody alebo vhodnosti na používanie (článok 5 tohto nariadenia),
- všetky relevantné ustanovenia splnené komponentom a najmä podmienky jeho používania,
- v prípade potreby meno a adresu notifikovaného orgánu alebo orgánov, zapojených do postupu použitého z hľadiska zhody alebo vhodnosti používania a dátum skúšobného osvedčenia, v prípade potreby spolu s dobou a podmienkami platnosti osvedčenia,
- v prípade potreby odkaz na použité špecifikácie spoločenstva,
- údaje o osobe, ktorá je v mene výrobcu alebo splnomocneného zástupcu výrobcu so sídlom v spoločenstve, splnomocnená podpisom prevziať záväzky.

## PRÍLOHA IV

## SYSTÉMY

ES vyhlásenie o overení systémov

Overovací postup pre systémy

1. *Obsah ES vyhlásenia o overení systémov*

ES vyhlásenie o overení systémov a sprievodné dokumenty musia obsahovať dátum a podpis. Uvedené vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technické podklady a musí obsahovať:

- odkazy na nariadenie,
- meno a adresu poskytovateľa letových navigačných služieb (obchodné meno a úplnú adresu),
- stručný popis systému,
- popis postupu použitého na vyhlásenie zhody systému (článok 6 tohto nariadenia),
- v prípade potreby meno a adresu notifikovaného orgánu, ktorý vykonáva úlohy prislúchajúce overovaciemu postupu,
- odkazy na dokumenty obsiahnuté v technických podkladoch,
- v prípade potreby odkaz na použité špecifikácie spoločenstva,
- všetky relevantné dočasné alebo definitívne ustanovenia, ktoré musí systém spĺňať, najmä prípadné prevádzkové obmedzenia alebo podmienky,
- ak je dočasné: dobu platnosti ES vyhlásenia,
- údaje o osobe oprávnenej na podpis.

2. *Overovací postup pre systémy*

Overenie systémov je postup, pri ktorom poskytovateľ letových navigačných služieb kontroluje a osvedčuje, že systém zodpovedá tomuto nariadeniu a môže byť uvedený do prevádzky na základe tohto nariadenia.

Systém je kontrolovaný z hľadiska každého z nasledovných aspektov:

- celková konštrukcia,
- vývoj a integrácia systému, najmä vrátane zostavy komponentov a celkového usporiadania,
- integrácia prevádzkového systému,
- v prípade potreby špecifické ustanovenia pre údržbu systému.

Ak relevantné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu požadujú účasť notifikovaného orgánu, tento orgán po vykonaní úloh, ktoré mu vyplývajú z pravidla, vystaví osvedčenie o zhode vo vzťahu k vykonaným úlohám. Toto osvedčenie je určené pre poskytovateľa letových služieb. Tento poskytovateľ potom vyhotoví ES vyhlásenie o overení, určené pre národný dozorný orgán.

### 3. Technické podklady

Technické podklady priložené k ES vyhláseniu o overení musia obsahovať všetky potrebné dokumenty týkajúce sa charakteristík systému, vrátane podmienok a obmedzení používania, ako aj v prípade potreby, dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov.

Ako minimum musia byť priložené tieto dokumenty:

- údaje o príslušných častiach technických špecifikácií použitých na obstarávanie, ktoré zabezpečujú zhodu s príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu a v prípade potreby so špecifikáciami spoločenstva,
- zoznam komponentov podľa článku 3 tohto nariadenia,
- kópie ES vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti používania, ktoré musia byť priložené k uvedeným komponentom v súlade s článkom 5 tohto nariadenia, v prípade potreby kópie záznamov o testoch a skúškach vykonaných notifikovanými orgánmi,
- keď sa na overovaní systému(ov) podieľal notifikovaný orgán, ním podpísané osvedčenie, že systém zodpovedá tomuto nariadeniu a s prípadnými výhradami, ktoré boli zaznamenané počas výkonu činností a ktoré neboli stiahnuté,
- keď sa na overovaní notifikovaný orgán nepodieľal, záznam o testoch a inštaláčnej konfigurácii, vykonaných z hľadiska zabezpečenia zhody so základnými požiadavkami a akýmikoľvek osobitnými požiadavkami obsiahnutými v príslušných vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu.

### 4. Predloženie

Technické podklady musia byť priložené k ES vyhláseniu o overení, ktoré poskytovateľ letových navigačných služieb predkladá národnému dozornému orgánu.

Kópiu technických podkladov musí poskytovateľ uchovávať počas prevádzkovej životnosti systému. Musia byť na požiadanie poslané ostatým členským štátom.

---



## PRÍLOHA V

## NOTIFIKOVANÉ ORGÁNY

1. Orgán, jeho riaditeľ a personál zodpovedný za vykonávanie kontrol, sa nesmú podieľať priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia na projektovaní, výrobe, marketingu alebo údržbe komponentov alebo systémov, alebo na ich používaní. To nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi výrobcom alebo konštruktérom a uvedeným orgánom.
  2. Orgán a personál zodpovedný za kontroly musia vykonávať kontroly s čo najvyššou profesionálnou čestnosťou a najvyššou možnou technickou spôsobilosťou a nesmú podliehať akémukoľvek tlaku alebo stimulu najmä finančnému, ktoré by mohlo mať vplyv na jeho posudok alebo výsledky jeho inšpekcie, najmä osobami alebo skupinami osôb, ktoré sú výsledkami kontrol dotknuté.
  3. Orgán musí zamestnávať personál a mať k dispozícii prostriedky potrebné na primerané vykonávanie technických a administratívnych úloh spojených s kontrolami, musí mať aj prístup k vybaveniu potrebnému pre výnimočné kontroly.
  4. Personál zodpovedný za inšpekciu musí mať:
    - dôkladný technický a odborný výcvik,
    - uspokojivé znalosti požiadaviek vykonávaných inšpekcií a primerané skúsenosti z takýchto činností,
    - spôsobilosť potrebnú na vyhotovenie vyhlásení, záznamov a správ, ktorými preukáže vykonanie inšpekcií.
  5. Musí byť zaručená nestrannosť inšpekčného personálu. Jeho odmeny nesmú závisieť na počte vykonaných inšpekcií alebo na výsledkoch takých inšpekcií.
  6. Orgán musí uzavrieť poistenie zodpovednosti, pokiaľ jeho záväzky nepreberie členský štát v súlade s národným právom, alebo za inšpekcie nie je zodpovedný samotný členský štát.
  7. Personál orgánu musí zachovávať mlčanlivosť vzhľadom na všetky informácie získané pri vykonávaní svojich úloh podľa tohto nariadenia.
-