



**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES)
č. 552/2004**

ze dne 10. března 2004

o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu

(nařízení o interoperabilitě)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽⁴⁾ s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 11. prosince 2003,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) K vytvoření jednotného evropského nebe je třeba přijmout opatření pro systémy, složky a související postupy, jejichž cílem je zajištění interoperability evropské sítě řízení letového provozu (EATMN), která jsou v souladu s ustanovením o službách letového provozu, jak je stanoveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) ⁽⁵⁾ a organizace a užívání vzdušného prostoru, jak je stanoveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2003 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) ⁽⁶⁾.
- (2) Zpráva skupiny na vysoké úrovni o jednotném evropském nebi potvrdila nezbytnost zavedení technických nařízení na základě „nového přístupu“ v souladu s usnesením Rady ze dne 7. května 1985 o novém přístupu k technické harmonizaci a normalizaci ⁽⁷⁾, kde se základní požadavky, předpisy a normy vzájemně doplňují a logicky na sebe navazují.
- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení) ⁽⁸⁾ stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 103 E, 30.4.2002, s. 41.

⁽²⁾ Úř. věst. C 241, 7.10.2002, s. 24.

⁽³⁾ Úř. věst. C 278, 14.11.2002, s. 13.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 3. září 2002 (Úř. věst. C 272 E, 13.11.2003, s. 325), společný postoj Rady ze dne 18. března 2003 (Úř. věst. C 129 E, 3.6.2003, s. 26) a postoj Evropského parlamentu ze dne 3. července 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 29. ledna 2004 a rozhodnutí Rady ze dne 2. února 2004.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 136, 4.6.1985, s. 1.

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

- (4) Zpráva skupiny na vysoké úrovni potvrdila, že i když bylo v posledních několika letech dosaženo pokroku v oblasti hladkého a bezporuchového fungování evropské sítě řízení letového provozu, situace zůstává i nadále neuspokojivá, s nízkou úrovní integrace mezi vnitrostátními systémy řízení letového provozu a s pomalým tempem při zavádění nových provozních koncepcí a technologií, které jsou nutné pro zajištění další požadované výkonnosti.
- (5) Posílení integrace na úrovni Společenství by vedlo ke zvýšení efektivnosti a snížení nákladů při pořizování a údržbě systému a k lepší koordinaci provozu.
- (6) Převaha vnitrostátních technických specifikací použitých při pořizování vedla k roztržitosti na trhu systémů a neusnadňuje průmyslovou spolupráci na úrovni Společenství. V důsledku toho je postižen zejména průmysl, protože musí vynakládat významné úsilí na přizpůsobení svých produktů jednotlivým vnitrostátním trhům. Tato praxe zbytečně ztěžuje rozvoj a zavádění nových technologií a zpomaluje zavádění nových provozních koncepcí, které jsou nutné pro zvýšení kapacity.
- (7) Je tudíž v zájmu všech dotčených subjektů při řízení letového provozu rozvinout nový partnerský přístup, který umožní vyvážené zapojení všech stran a podpoří tvořivost a předávání znalostí, zkušeností a rizik. Toto partnerství by mělo ve spolupráci s průmyslem usilovat o stanovení uceleného souboru specifikací Společenství, které mohou vyhovovat co nejširšímu okruhu potřeb.
- (8) Cílem Společenství je vytvoření vnitřního trhu, a proto by opatření přijatá v souladu s tímto nařízením měla přispívat k postupnému rozvoji v tomto odvětví.
- (9) Je tudíž vhodné vymezit základní požadavky, které by platily pro evropskou síť řízení letového provozu, její systémy, složky a související postupy.
- (10) Z důvodu doplnění nebo zdokonalení základních požadavků se podle potřeby musí pro systémy vypracovat prováděcí pravidla týkající se interoperability. Tato pravidla se musí vypracovat rovněž v případech, kdy je třeba usnadnit koordinované zavádění nových schválených a potvrzených provozních koncepcí nebo nových technologií. Tato pravidla musí být dodržována neustále. Tato pravidla by se měla opírat o předpisy a normy vypracované mezinárodními organizacemi, jako je například Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) nebo Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).
- (11) Vývoj a přijetí specifikací Společenství týkajících se evropské sítě řízení letového provozu, jejích systémů a složek a souvisejících postupů představuje vhodný způsob stanovení technických a provozních podmínek, které jsou nezbytné pro splnění základních požadavků a příslušných prováděcích pravidel pro interoperabilitu. Dodržování zveřejněných specifikací Společenství, které zůstává i nadále dobrovolné, vytváří předpoklad pro přizpůsobení se základním požadavkům a příslušným prováděcím pravidlům pro interoperabilitu.
- (12) Evropské orgány pro normalizaci spolu s Evropskou organizací pro zařízení v civilním letectví (Eurocae) a s Eurocontrolem musí stanovit specifikace Společenství v souladu s obecnými normalizačními postupy Společenství.

▼B

- (13) Postupy, jimiž se řídí posuzování shody nebo vhodnosti k používání jednotlivých složek, musí vycházet z používání modulů stanovených rozhodnutím Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a používání označení shody ES, které jsou určeny k použití ve směrnici technické harmonizace ⁽¹⁾. Tyto moduly by měly být rozšířeny v takové míře, aby pokryly konkrétní požadavky dotyčných odvětví.
- (14) Dotyčný trh je malý a skládá se ze systémů a složek, které jsou užívány téměř výlučně pro účely řízení letového provozu a nejsou určeny pro širokou veřejnost. Z tohoto důvodu by bylo nadbytečné připojovat označení shody ES ke složkám, protože na základě posuzování shody anebo vhodnosti k používání postačuje prohlášení výrobce o shodě. To nemá vliv na povinnost výrobců použít označení ES pro určité složky za účelem potvrzení jejich shody s jinými právními předpisy Společenství, které se na ně vztahují.
- (15) Uvedení systémů řízení letového provozu do činnosti podléhá ověření shody se základními požadavky a příslušnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu. Využitím specifikací Společenství vzniká předpoklad shody se základními požadavky a s příslušnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu.
- (16) Plného uplatnění tohoto nařízení se dosáhne prostřednictvím přechodné strategie, která je určena k dosažení cílů tohoto nařízení bez vzniku neopodstatněné nákladové bariéry pro zachování existující infrastruktury.
- (17) V rámci příslušných právních předpisů Společenství by měl být brán náležitý zřetel na potřebu zajistit:
- harmonizované podmínky pro dostupnost a efektivní využití rozsahu radiových frekvencí nezbytného pro realizaci jednotného evropského nebe, včetně aspektů elektromagnetické kompatibility,
 - ochranu záchranných služeb proti škodlivému rušení,
 - účinné a odpovídající využívání frekvencí výlučně přidělených a spravovaných leteckým sektorem.
- (18) Směrnice Rady 93/65/EHS ze dne 19. července 1993 o definicích a užívání slučitelných technických specifikací pro zadávání zakázek na zařízení a systémy řízení letového provozu ⁽²⁾ se omezuje na povinnosti zadavatele. Toto nařízení má širší působnost v tom, že stanoví závazky všech účastníků, včetně poskytovatelů služeb letového provozu, uživatelů vzdušného prostoru, odvětví a letišť, a stanoví jak obecně závazné předpisy, tak i přijetí specifikací Společenství, které jsou zatím dobrovolné, nicméně vytvářejí předpoklad shody se základními požadavky. Z tohoto důvodu musí být po uplynutí přechodného období zrušeny směrnice 93/65/EHS, směrnice Komise 97/15/ES ze dne 25. března 1997, kterou se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice Rady 93/65/EHS o definicích a užívání slučitelných technických specifikací pro zadávání zakázek na zařízení a systémy řízení letového provozu ⁽³⁾ a nařízení Komise (ES) č. 2082/2000 ze dne 6. září 2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice 97/15/ES ⁽⁴⁾ a nařízení Komise

⁽¹⁾ Úř. věst. L 220, 30.8.1993, s. 23.

⁽²⁾ Úř. věst. L 187, 29.7.1993, s. 52. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽³⁾ Úř. věst. L 95, 10.4.1997, s. 16. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 2082/2000 (Úř. věst. L 254, 9.10.2000, s. 1).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 254, 9.10.2000, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 980/2002 (Úř. věst. L 150, 8.6.2002, s. 38).

▼B

(ES) č. 980/2002 ze dne 4. července 2002, kterým se mění nařízení (ES) č. 2082/2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol.

- (19) Z důvodů právní jistoty je důležité zajistit, aby obsah určitých ustanovení práva Společenství přijatých na základě směrnice 93/65/EHS zůstal v platnosti beze změny. Přijetí prováděcích pravidel podle tohoto nařízení, která odpovídají těmto ustanovením, si vyžádá určitou dobu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Oblast působnosti a účel

1. V oblasti působnosti rámcového nařízení se toto nařízení týká interoperability evropské sítě řízení letového provozu.
2. Toto nařízení se vztahuje na systémy, jejich složky a související postupy uvedené v příloze 1.
3. Účelem tohoto nařízení je dosáhnout interoperability mezi různými systémy, složkami a souvisejícími postupy evropské sítě řízení letového provozu, s náležitým ohledem na související mezinárodní předpisy. Toto nařízení zároveň usiluje o zajištění koordinovaného a urychleného zavedení nových schválených a potvrzených provozních koncepcí nebo technologií v oblasti řízení letového provozu.

KAPITOLA II

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY, PROVÁDĚCÍ PRAVIDLA PRO INTEROPERABILITU A SPECIFIKACE SPOLEČENSTVÍ

Článek 2

Základní požadavky

Evropská síť řízení letového provozu, její systémy a složky a související postupy musí splňovat základní požadavky. Tyto požadavky jsou uvedeny v příloze II.

Článek 3

Prováděcí pravidla pro interoperabilitu

1. Prováděcí pravidla pro interoperabilitu se vypracovávají vždy, když je zapotřebí dosáhnout cílů tohoto nařízení uceleným způsobem.
2. Systémy, složky a související postupy musí splňovat po celou dobu životnosti příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu.
3. Prováděcí pravidla pro interoperabilitu musí zejména:
 - a) stanovit všechny zvláštní požadavky, které doplňují nebo upřesňují základní požadavky, zejména pokud jde o bezpečnost, hladký a bezporuchový provoz a výkon; anebo
 - b) ve vhodných případech uvádět všechny zvláštní požadavky, které doplňují nebo upřesňují základní požadavky, zejména pokud jde o koordinované zavádění nových schválených a potvrzených provozních koncepcí nebo technologií; anebo

▼B

- c) stanovit složky ve vztahu k systémům; anebo
 - d) popisovat jednotlivé postupy při posuzování shody, případně včetně určených subjektů podle článku 8, na základě modulů definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS, které se mají použít pro posuzování shody nebo vhodnosti k používání složek, jakož i ověření systémů; anebo
 - e) stanovit podmínky zavádění, případně včetně data, od kdy se jimi dotčené strany musí podřídit.
4. Při přípravě, přijímání a přezkumu prováděcích pravidel pro interoperabilitu se musí vzít v úvahu odhadované náklady a výnosy technických řešení, jejichž prostřednictvím lze tato pravidla plnit, s cílem stanovit nejvhodnější řešení, a přitom brát náležitě na zřetel nutnost zachovat schválenou vysokou úroveň bezpečnosti. Ke každému návrhu prováděcího pravidla pro interoperabilitu se musí přiložit odhad nákladů a výnosů řešení pro všechny dotčené subjekty.
5. Prováděcí pravidla pro interoperabilitu se přijímají postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení.

*Článek 4***Specifikace Společenství**

1. Pro dosažení cíle tohoto nařízení mohou být stanoveny specifikace Společenství. Těmito specifikacemi mohou být:
- a) evropské normy pro systémy nebo složky společně se souvisejícími postupy vypracovanými evropskými orgány pro normalizaci ve spolupráci s Eurocae na základě zmocnění uděleného Komisí v souladu s čl. 6 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů⁽¹⁾ a podle obecných pokynů pro spolupráci mezi Komisí a orgány pro normalizaci podepsaných dne 13. listopadu 1984;
 - nebo
 - b) specifikace vypracované Eurocontrolem pro otázky koordinace provozu mezi poskytovateli služeb letového provozu na žádost Komise postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení.
2. Dodržování základních požadavků anebo prováděcích pravidel pro interoperabilitu se předpokládá u systémů a souvisejících postupů nebo složek, které splňují odpovídající specifikace Společenství a jejichž referenční čísla byla zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie*.
3. Komise zveřejní odkazy na evropské normy uvedené v odst. 1 písm. a) v *Úředním věstníku Evropské unie*.
4. Odkazy na specifikace Eurocontrolu uvedené v odst. 1 písm. b) se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení.
5. Pokud se členský stát nebo Komise domnívá, že shoda se zveřejněnou specifikací Společenství nezaručuje shodu se základními požadavky anebo prováděcími pravidly pro interoperabilitu, které měla uvedená specifikace Společenství upravovat, použije se postup uvedený v čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení.
6. V případě nedostatků ve zveřejněných evropských normách, částečného nebo úplného odstranění dotyčných norem z předpisů, které je obsahují, nebo v případě jejich změny lze rozhodnout postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 rámcového rozhodnutí po konzultaci s výborem zřízeným článkem směrnice 98/34/ES.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 98/48/ES (Úř. věst. L 217, 5.8.1998, s. 18).

▼B

7. V případě nedostatků ve zveřejněných specifikacích Eurocontrollu, částečného nebo úplného odstranění zmíněných specifikací z předpisů, které je obsahují, nebo v případě jejich změny lze rozhodnout postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 rámcového rozhodnutí.

KAPITOLA III OVĚŘENÍ SHODY

Článek 5

Prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání složek

1. Ke složkám se přiloží prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání. Jednotlivé prvky tohoto prohlášení jsou vysvětleny v příloze III.
2. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství zaručí a prostřednictvím prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání prohlásí, že použil ustanovení obsažená v základních požadavcích a v příslušných prováděcích pravidlech pro interoperabilitu.
3. Shoda se základními požadavky a příslušnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu se předpokládá u složek, k nimž je přiloženo prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání.
4. Příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu případně stanoví úkoly, které mají v souvislosti s posuzováním shody nebo vhodnosti k používání složek plnit oznámené subjekty uvedené v článku 8.

Článek 6

Prohlášení ES o ověření systémů

1. Poskytovatel služeb letového provozu musí provést ověření ES systémů v souladu s příslušnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu, aby zajistil, že při integraci těchto systémů do evropské sítě řízení letového provozu tyto systémy splňují základní požadavky tohoto nařízení a prováděcí pravidla pro interoperabilitu.
2. Před uvedením systému do provozu vydá příslušný poskytovatel služeb letového provozu prohlášení ES o ověření, jímž se potvrzuje shoda, a toto prohlášení předloží spolu s technickou dokumentací vnitrostátnímu dozorovému orgánu. Jednotlivé prvky tohoto prohlášení a technické dokumentace jsou vysvětleny v příloze IV. Vnitrostátní dozorový orgán si může vyžádat jakékoli další informace, které jsou nezbytné pro kontrolu této shody.
3. Příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu případně vymezí úkoly, které mají v souvislosti s ověřením systémů plnit oznámené subjekty uvedené v článku 8.
4. Prohlášení ES o ověření nemá vliv na žádné hodnocení, jehož vypracování může vnitrostátní dozorový orgán potřebovat z jiných důvodů, než je interoperabilita.

▼ **M1***Článek 6a***Alternativní způsob ověření dodržování požadavků**

Vztahuje-li se osvědčení vydané v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví ⁽¹⁾ na složky nebo systémy, považuje se pro účely článků 5 a 6 tohoto nařízení za prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti pro použití nebo prohlášení ES o ověření, pokud je jeho součástí prokázání dodržení podstatných požadavků tohoto nařízení a příslušných prováděcích pravidel pro zajištění interoperability.

▼ **B***Článek 7***Záruky**

1. Pokud vnitrostátní dozorový orgán zjistí, že:
 - a) složka, k níž je přiloženo prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání, nebo
 - b) systém, k němuž je přiloženo prohlášení ES o ověření,

nesplňuje základní požadavky nebo příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu, přijme s přihlédnutím k nutnosti zajistit bezpečnost a kontinuitu provozu veškerá nezbytná opatření, aby omezil oblasti používání dotýčného složky či dotýčného systému nebo zakázal takové používání u subjektů, které jsou v jeho působnosti.

2. Dotýčný členský stát neprodleně uvědomí Komisi o každém takovém opatření, přičemž uvede důvody jejich přijetí a zejména uvede, zda je podle jeho názoru příčinou nedodržování základních požadavků:
 - a) nesplnění základních požadavků;
 - b) nesprávné použití prováděcích pravidel pro interoperabilitu anebo specifikací Společenství;
 - c) nedostatky v prováděcích pravidlech pro interoperabilitu anebo specifikacích Společenství.
3. Komise neprodleně jedná s dotčenými subjekty. Po jednání Komise vyrozumí členský stát o svých zjištěních a sdělí mu, zda považuje opatření přijatá vnitrostátním dozorovým orgánem za důvodná.
4. Pokud Komise zjistí, že opatření přijatá vnitrostátním dozorovým orgánem nejsou důvodná, požádá příslušný členský stát, aby zajistil jejich co nejdřívejší zrušení. V tomto smyslu neprodleně vyrozumí výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství.
5. Pokud Komise zjistí, že nedodržování základních požadavků je způsobeno nesprávným použitím prováděcích pravidel pro interoperabilitu anebo specifikací Společenství, přijme dotýčný členský stát vhodná opatření proti subjektu, který předložil prohlášení o shodě nebo vhodnosti k používání nebo prohlášení ES o ověření, a uvědomí o tom Komisi a ostatní členské státy.
6. Pokud Komise zjistí, že nedodržování základních požadavků je způsobeno nedostatky ve specifikacích Společenství, použijí se postupy uvedené v čl. 4 odst. 6 nebo 7.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B*Článek 8***Oznámené subjekty**

1. Členské státy oznámí Komisi a ostatním členským státům subjekty, které určí, aby plnily úkoly v oblasti posuzování shody nebo vhodnosti k použití podle článku 5 nebo při ověřování podle článku 6, přičemž sdělí oblast působnosti každého subjektu a uvedou jeho identifikační číslo přidělené Komisi. Komise zveřejní seznam subjektů, jejich identifikační čísla a oblasti působnosti v *Úředním věstníku Evropské unie* a tento seznam průběžně aktualizuje.
2. Členské státy uplatňují pro hodnocení subjektů, které mají oznámit, kritéria uvedená v příloze V. Subjekty splňující kritéria hodnocení uvedená v použitelných evropských normách se považují za subjekty splňující uvedená kritéria.
3. Pokud oznámený subjekt přestane splňovat kritéria uvedená v příloze V, členské státy oznámí odvolají. Neprodleně o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.
4. Aniž jsou dotčeny požadavky uvedené v odstavcích 1, 2 a 3, mohou členské státy rozhodnout o určení subjektů uznaných v souladu s článkem 3 nařízení o poskytování služeb jako oznámených subjektů.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

▼M1*Článek 9***Změna příloh**

Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky příloh s cílem zohlednit vývoj v technické či provozní oblasti, se přijímají regulačním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 4 rámcového nařízení.

▼B*Článek 10***Přechodná opatření**

1. Počínaje dnem 20. října 2005 se základní požadavky použijí pro zahájení činnosti systémů a složek evropské sítě řízení letového provozu, pokud příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu nestanoví jinak.
2. U všech systémů a složek evropské sítě řízení letového provozu, které v současnosti fungují, se splnění základních požadavků vyžaduje do 20. dubna 2011, pokud příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu nestanoví jinak.

▼M1

2a Pro účely odstavce 2 tohoto článku mohou členské státy prohlásit systémy a složky sítě EATMN za odpovídající základním požadavkům a vyjmout je z ustanovení článků 5 a 6.

▼B

3. Pokud byly systémy evropské sítě řízení letového provozu objednány nebo byly v tomto smyslu uzavřeny závazné smlouvy:
 - přede dnem vstupu tohoto nařízení v platnost, nebo případně
 - přede dnem vstupu jednoho či více příslušných prováděcích pravidel pro interoperabilitu v platnost

▼B

tak, že nemůže být zaručeno dodržení základních požadavků anebo příslušných prováděcích pravidel pro interoperabilitu ve lhůtě uvedené v odstavci 1, sdělí dotýčný členský stát Komisi podrobné informace o základních požadavcích anebo prováděcích pravidlech pro interoperabilitu v případech, kdy nastala nejistota ohledně dodržování těchto předpisů.

Komise zahájí jednání s dotčenými subjekty, po nichž přijme rozhodnutí postupem stanoveným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.

*Článek 11***Zrušení**

Směrnice 93/65/EHS a 97/15/ES a nařízení (ES) č. 2082/2000 a 980/2002 se zrušují ke dni 20. října 2005.

*Článek 12***Vstup v platnost**

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

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

*PŘÍLOHA I***PŘEHLED SYSTÉMŮ PRO SLUŽBY LETOVÉHO PROVOZU**

Pro účely tohoto nařízení je evropská síť řízení letového provozu rozdělena do osmi systémů.

1. Systémy a postupy pro uspořádání vzdušného prostoru.
2. Systémy a postupy pro uspořádání toku letového provozu.
3. Systémy a postupy pro letové provozní služby, zejména systémy zpracování dat o letu, systémy zpracování kontrolních dat a systémy rozhraní člověk/stroj.
4. Komunikační systémy a postupy pro komunikaci typu země-země, vzduch-země a vzduch-vzduch.
5. Navigační systémy a postupy.
6. Přehledové systémy a postupy.
7. Systémy a postupy pro letové informační služby.
8. Systémy a postupy pro využívání meteorologických informací.

▼B

PŘÍLOHA II
ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

Část A: Obecné požadavky

Tyto požadavky se týkají celé sítě a jsou obecně použitelné pro každý ze systémů uvedených v příloze I.

1. *Hladký a bezporuchový provoz*

Systémy řízení letecké dopravy a jejich složky se musí navrhnout, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby byl vždy a ve všech letových fázích zajištěn hladký a bezporuchový provoz evropské sítě řízení letového provozu. Hladký a bezporuchový provoz je možné vyjádřit zejména jako předávání informací, včetně relevantních informací o provozním stavu, jednotný výklad informací, srovnatelné postupy při zpracování a související postupy umožňující společné provozní činnosti schválené pro evropskou síť řízení letového provozu nebo pro její části.

2. *Podpora nových provozních koncepcí***▼M1**

Síť EATMN, její systémy a její složky musí na koordinovaném základě podporovat nově schválené a platné provozní koncepce, které zlepšují kvalitu, udržitelnost a efektivitu letových navigačních služeb, zejména pokud jde o bezpečnost a kapacitu.

▼B

Možnosti nových koncepcí, jako je například společné přijímání rozhodnutí, větší automatizace a alternativní metody rozdělení odpovědnosti, se musí prověřit s přihlédnutím k technologickému rozvoji a jeho bezpečné realizaci, následně po potvrzení.

3. *Provozní bezpečnost*

Systémy a provoz evropské sítě řízení letového provozu má dosáhnout schválené vysoké úrovně provozní bezpečnosti. Na základě vzájemné dohody je třeba stanovit bezpečnostní metodologie řízení a podávání zpráv, jimiž se dosáhne těchto úrovní.

V souvislosti s vhodnými pozemními systémy nebo jejich částmi se tyto vysoké úrovně bezpečnosti rozšíří o záchranné sítě, pro které jsou stanoveny jednotné provozní charakteristiky.

Je zapotřebí stanovit harmonizovaný soubor bezpečnostních požadavků pro návrh, realizaci, údržbu a provoz systémů a jejich složek pro provozní režimy za normálních a zhoršených podmínek, s cílem dosáhnout schválených bezpečnostních úrovní pro všechny letové fáze a celou evropskou síť řízení letového provozu.

Systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat prostřednictvím vhodných a ověřených postupů tak, aby úkoly, jimiž byli pověřeni řídicí letového provozu, byly v souladu s lidskými schopnostmi za normálních a zhoršených provozních podmínek a aby byly v souladu s požadovanými úrovněmi bezpečnosti.

Systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat prostřednictvím vhodných a ověřených postupů tak, aby byly chráněny před škodlivým rušením v jejich běžném provozním prostředí.

4. *Koordinace civilního a vojenského sektoru*

Evropská síť řízení letového provozu, její systémy a její složky musí podporovat postupné koordinování činností mezi civilním a vojenským sektorem v rozsahu, který je nutný pro efektivní řízení vzdušného prostoru a toku letecké dopravy a pro bezpečné a efektivní užívání vzdušného prostoru všemi uživateli na základě koncepce pružného užívání vzdušného prostoru.

S tímto cílem podporuje evropská síť řízení letového provozu, její systémy a její složky včasné předávání správných a ucelených informací týkajících se všech fází letu mezi civilními a vojenskými účastníky.

Přihlédně se k vnitrostátním bezpečnostním požadavkům.

▼ B

5. *Omezení související se životním prostředím*
Systémy a provoz evropské sítě řízení letového provozu musí usilovat o omezení dopadu na životní prostředí na minimum v souladu s právními předpisy Společenství.
6. *Zásad, jimiž se řídí logická skladba systémů*
Systémy musí být navrženy a postupně integrovány s cílem dosažení logicky vzájemně propojené a vzestupně harmonizované, vývojové a ověřené logické skladby v rámci evropské sítě řízení letového provozu.
7. *Zásad, jimiž se řídí výstavba systémů*
Systémy musí být navrženy, vytvořeny a udržovány na základě odpovídajících technických zásad, zejména se jedná o principy modularity umožňující vzájemnou zastupitelnost jednotlivých složek, dále o vysokou dostupnost a redundanci a odolnost proti chybám u kritických složek.

Část B: Zvláštní požadavky

Tyto požadavky se týkají jednotlivých systémů a doplňují nebo dále upravují obecné požadavky.

1. *Systémy a postupy pro uspořádání vzdušného prostoru*
 - 1.1 Hladký a bezporuchový provoz
Informace týkající se předběžných a taktických aspektů dostupnosti vzdušného prostoru se poskytnou všem zainteresovaným stranám řádně a včas, aby bylo zajištěno efektivní přidělení vzdušného prostoru a jeho využití všemi uživateli. V této souvislosti se musí přihlídnout k vnitrostátním bezpečnostním požadavkům.
 2. *Systémy a postupy řízení pro uspořádání toku letecké dopravy*
 - 2.1 Hladký a bezporuchový provoz
Systémy a postupy pro uspořádání toku letecké dopravy podporují sdílení správných, logicky souvisejících a důležitých strategických, podle situace předběžných či taktických, letových informací během všech letových fází a nabízejí možnosti dialogu s cílem dosáhnout optimálního využití vzdušného prostoru.
 3. *Systémy a postupy pro letové provozní služby*
 - 3.1 Systémy zpracování dat o letu
 - 3.1.1 Hladký a bezporuchový provoz
Systémy zpracování dat o letu musí být schopny vzájemné součinnosti ve smyslu včasného předávání správných a ucelených informací a jednotného provozního výkladu těchto informací, aby se zajistil ucelený a odpovídající proces plánování a zdrojově efektivní taktická koordinace v rámci celé evropské sítě řízení letového provozu během všech fází letu.

Za účelem bezpečného, bezproblémového a rychlého zpracování v rámci celé evropské sítě řízení letového provozu musí zpracování dat o letu odpovídat a být přiměřené k danému prostředí (pozemní, manévrovací prostor koncových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu a musí se využívat podle schválené a ověřené provozní koncepce, zejména ve smyslu přesnosti a chybové tolerance výsledků zpracování.
 - 3.1.2 Podpora nových provozních koncepcí

▼ M1

Systémy zpracování údajů o letu musí umožnit postupné zavádění schválených a ověřených vspělých provozních koncepcí pro všechny fáze letu, jak to konkrétně předpokládá hlavní plán ATM.

▼ B

Vlastnosti nástrojů intenzivní automatizace musí umožňovat logické a efektivní předběžné a taktické zpracování letových informací v jednotlivých částech evropské sítě řízení letového provozu.

Systémy umístěné ve vzdušném prostoru a na zemi a jejich složky podporující nové schválené a potvrzené provozní koncepce se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby byly schopny vzájemné součinnosti v oblasti včasného předávání

▼ B

správných a logických informací a společného výkladu stávajících a možných provozních situací.

3.2 Systémy zpracování přehledových dat

3.2.1 Hladký a bezporuchový provoz

Systémy zpracování přehledových dat se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby poskytovaly požadovaný výkon a kvalitu služeb v rámci daného prostředí (pozemní, manévrovací prostor koncových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu, zejména jde o přesnost a spolehlivost vypočítaných výsledků, správnost, integritu, dostupnost, návaznost a včasnost informací na kontrolním stanovišti.

Systémy zpracování přehledových dat musí obsahovat včasné vzájemné předávání relevantních, přesných, logicky souvisejících a ucelených informací, aby se zajistil optimální provoz ve všech různých částech evropské sítě řízení letového provozu.

▼ M1

3.2.2 Podpora nových provozních koncepcí

Systémy zpracování přehledových dat se musí přizpůsobovat rostoucí dostupnosti nových zdrojů přehledových informací tak, aby se zvyšovala celková kvalita služeb, jak to konkrétně předpokládá hlavní plán ATM.

▼ B

3.3 Systémy rozhraní člověk/stroj

3.3.1 Hladký a bezporuchový provoz

Rozhraní člověk/stroj u pozemních systémů řízení letecké dopravy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby tato rozhraní nabízela všem řídicím letového provozu postupně harmonizované pracovní prostředí, včetně funkcí a ergonomických aspektů, odpovídající požadavkům na výkon v daném prostředí (pozemní, manévrovací prostor koncových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu.

3.3.2 Podpora nových provozních koncepcí

Systémy rozhraní člověk/stroj musí postupně zavádět nové, schválené a potvrzené provozní koncepce a rozsáhlejší automatizaci takovým způsobem, aby se zaručilo, že úkoly, které plní řídicí letového provozu, zůstanou v souladu s lidskými možnostmi jak v režimu běžných, tak i degradovaných módů provozu.

4. *Komunikační systémy a postupy pro komunikaci typu země-země, vzduch-země a vzduch-vzduch*

4.1 Hladký a bezporuchový provoz

Komunikační systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby se dosáhlo požadovaných výkonů v rámci daného objemu vzdušného prostoru nebo při specifickém použití, zejména pokud jde o dobu zpracování komunikace, integritu, dostupnost a návaznost funkcí.

Komunikační síť v rámci evropské sítě řízení letového provozu musí splňovat požadavky kvality služeb, pokrytí a redundance.

▼ M1

4.2 Podpora nových provozních koncepcí

Komunikační systémy musí podporovat zavádění schválených a ověřených vyspělých provozních koncepcí pro všechny fáze letu, jak to konkrétně předpokládá hlavní plán ATM.

▼ B5. *Navigační systémy a postupy*

5.1 Hladký a bezporuchový provoz

Navigační systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a potvrzených postupů tak, aby se dosahovalo požadovaných výkonů v oblasti horizontální a vertikální navigace, zejména s ohledem na přesnost a funkční schopnost pro dané prostředí (pozemní, manévrovací prostor koncových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých

▼B

charakteristik provozu a využívaných v souladu se schválenou provozní koncepcí.

6. *Přehledové systémy a postupy*

6.1 Hladký a bezporuchový provoz

Přehledové systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a potvrzených postupů tak, aby zajišťovaly požadovaný výkon použitelný v daném prostředí (pozemní, manévrovací prostor koncových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu a využívaných v souladu se schválenou provozní koncepcí, zejména s ohledem na přesnost, pokrytí, rozsah a kvalitu služeb.

Přehledová síť v rámci evropské sítě řízení letového provozu musí splňovat požadavky kladené na přesnost, včasnost, pokrytí a redundanci. Tato síť musí umožnit předávání přehledových dat, aby se zdokonalil provoz po celé evropské síti řízení letového provozu.

7. *Systémy a postupy pro letecké informační služby*

7.1 Hladký a bezporuchový provoz

Přesné, včasné a ucelené letecké informace se musí poskytovat progresivně v elektronické formě na základě společně schválených a normalizovaných souborů dat.

Přesné a ucelené letecké informace, zejména informace o vzdušných a pozemních složkách nebo systémech se musí poskytovat včas.

7.2 Podpora nových provozních koncepcí

Stále přesnější, úplnější a aktuálnější letové informace se musí poskytovat a používat včas, aby se podpořilo postupné zlepšení účinnosti využití vzdušného prostoru a letiště.

8. *Systémy a postupy pro využívání meteorologických informací*

8.1 Hladký a bezporuchový provoz

Systémy a postupy využívání meteorologických informací musí zvyšovat ucelenost a rychlost jejich poskytování a kvalitu jejich prezentace, přičemž se používají dohodnuté soubory dat.

8.2 Podpora nových provozních koncepcí

Systémy a postupy využívání meteorologických informací musí zlepšit bezodkladnost jejich dostupnosti a rychlost, s jakou se dají využít, s cílem stále účinnějšího využívání vzdušného prostoru a letiště.



PŘÍLOHA III

SLOŽKY

Prohlášení ES o

- shodě
- o vhodnosti k používání

1. *Složky*

Složky budou označeny v prováděcích pravidlech pro interoperabilitu v souladu s ustanoveními článku 3 tohoto nařízení.

2. *Oblast působnosti*

Prohlášení ES se týká:

- posouzení vnitřní shody složky posuzované samostatně se specifikacemi Společenství, které se mají dodržovat, nebo
- hodnocení/posouzení vhodnosti používání dané složky posuzované v rámci jejího prostředí řízení letového provozu.

Hodnotící postupy, které používají oznámené subjekty ve fázi navrhování a výroby, vycházejí z modulů stanovených v rozhodnutí 93/465/EHS v souladu s podmínkami příslušných prováděcích pravidel pro interoperabilitu.

3. *Obsah prohlášení ES*

Prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání a k nim přiložené dokumenty musí být opatřeny datem a podepsány.

Toto prohlášení je vyhotoveno ve stejném jazyce jako pokyny a musí obsahovat následující údaje:

- odkazy na nařízení,
- jméno a adresu výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství (obchodní firma a úplná adresa a v případě zplnomocněného zástupce také obchodní firma výrobce),
- popis složky,
- popis postupu použitelného pro účely prohlášení shody nebo vhodnosti k užívání (článek 5 tohoto nařízení),
- všechna příslušná ustanovení, která složka splňuje, a zejména podmínky jejího užívání,
- případně jméno a adresa oznámeného subjektu nebo oznámených subjektů zapojených do postupu ohledně shody nebo vhodnosti k používání a datum vystavení osvědčení, případně s uvedením doby a podmínek platnosti tohoto osvědčení,
- případně odkaz na splněné specifikace Společenství,
- totožnost podepsané osoby oprávněné uzavírat závazky jménem výrobce nebo zplnomocněného zástupce výrobce usazeného ve Společenství.



PŘÍLOHA IV SYSTÉMY

Prohlášení ES o ověření systémů

Postup ověření systémů

1. *Obsah prohlášení ES o ověření systémů*

Prohlášení ES o ověření a doprovodná dokumentace musí uvádět datum a musí být opatřeny podpisem. Prohlášení musí být vyhotoveno ve stejném jazyce jako technická dokumentace a musí obsahovat tyto údaje:

- odkazy na nařízení,
- jméno a adresu poskytovatele služeb letového provozu (obchodní firma a úplná adresa)
- stručný popis systému,
- popis postupu použitého za účelem prohlášení shody systému (článek 6 tohoto nařízení),
- případně jméno a adresa oznámeného subjektu provádějícího úkoly v souvislosti s postupem ověření,
- odkazy na dokumenty obsažené v technické dokumentaci,
- případně odkazy na specifikace Společenství,
- všechna příslušná předběžná či konečná ustanovení, která musí systémy splňovat, zejména jakékoli případné provozní omezení nebo podmínky,
- pokud je dočasné: doba platnosti prohlášení ES,
- totožnost podepsané osoby.

2. *Postup ověření systémů*

Ověření systémů je postup, v jehož rámci poskytovatel služeb letového provozu kontroluje a stvrzuje, že systém splňuje toto nařízení a na základě tohoto nařízení může být uveden do provozu.

Systém se kontroluje pro každý z následujících aspektů:

- celkový návrh,
- vývoj a integrace systému, zejména včetně sestavení složek a celkového přizpůsobení,
- integrace operačního systému,
- případně zvláštní ustanovení o údržbě systému.

Pokud příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu vyžadují účast oznámeného subjektu, tento splnění úkolů, které mu byly přiděleny v souladu s pravidly, vypracuje osvědčení o shodě ve vztahu k provedeným úkolům. Toto osvědčení je určeno pro poskytovatele služeb letového provozu. Tento poskytovatel následně sestaví prohlášení ES o ověření, které je určeno pro vnitrostátní dozorový orgán.

3. *Technická dokumentace*

Technická dokumentace přiložená k prohlášení ES o ověření musí obsahovat všechny potřebné doklady týkající se charakteristik systému, včetně podmínek a limitů pro užívání, případně i dokumentů potvrzujících shodu složek.

Minimálně musí být přiloženy tyto dokumenty:

- údaje o tom, že příslušné části technických specifikací, které jsou používány pro zadávání zakázek, zaručují shodu s platnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu, případně se specifikacemi Společenství,
- seznam složek podle článku 3 tohoto nařízení,
- kopie prohlášení ES o shodě nebo o vhodnosti k používání, které musí být předloženy výše uvedeným složkám v souladu s článkem 5 tohoto nařízení, případně s kopií záznamů o testech a zkouškách provedených oznámenými subjekty,

▼B

- pokud se oznámený subjekt účastnil ověření systému nebo systémů, potvrzení podepsané tímto subjektem uvádějící, že systém splňuje toto nařízení, s případnými výhradami, které byly zaznamenány během výkonu činností a nebyly odvolány,
- v případech neúčasti oznámeného subjektu záznam testů a konfigurací zařízení, které byly provedeny za účelem splnění základních požadavků a všech konkrétních požadavků uvedených v příslušných prováděcích pravidlech pro interoperabilitu.

4. Předložení

Technická dokumentace musí být přiložena k prohlášení ES o ověření, které poskytovatel služeb letového provozu předkládá vnitrostátnímu dozorovému orgánu.

Kopii technické dokumentace musí poskytovatel uchovat po celou dobu životnosti systému. Technická dokumentace se zašle jakémukoli jinému členskému státu na jeho žádost.



PŘÍLOHA V

OZNÁMENÉ SUBJEKTY

1. Subjekt, jeho ředitel a pracovníci odpovědní za provádění kontrol se nemohou účastnit přímo nebo ve funkci zplnomocněných zástupců navrhování, výroby, uvádění na trh nebo údržby složek či systémů nebo jejich užívání. Tím se však nevylučuje možnost výměny technických informací mezi výrobcem nebo konstruktérem a tímto subjektem.
2. Subjekt a pracovníci odpovědní za provádění kontrol musí provádět kontroly z odborného hlediska co nejpoctivěji a s maximální možnou technickou kvalifikací a nesmějí podléhat žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich kontroly, zejména ze strany osob nebo skupin osob, kterých se týkají výsledky kontrol.
3. Subjekt musí zaměstnávat pracovníky a mít prostředky požadované k odpovídajícímu plnění technických a administrativních úkolů souvisejících s kontrolami; zároveň musí mít přístup k zařízení, které je nezbytné pro mimořádné kontroly.
4. Pracovníci odpovědní za kontroly musí mít:
 - odpovídající technické a odborné vzdělání,
 - uspokojivé znalosti požadavků na kontroly, které provádějí, a přiměřenou zkušenost s těmito činnostmi,
 - schopnosti nezbytné pro vypracování prohlášení, záznamů a zpráv, které dokládají jimi provedené kontroly.
5. Musí být zaručena nestrannost kontrolních pracovníků. Jejich odměna nesmí záviset na počtu provedených kontrol nebo na výsledcích těchto kontrol.
6. Subjekt musí uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu, pokud jeho odpovědnost nepřevzal členský stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy, nebo pokud za kontroly nenese odpovědnost přímo samotný členský stát.
7. Pracovníci subjektu jsou povinni zachovat úřední tajemství ohledně všech informací, které získali při plnění svých úkolů podle tohoto nařízení.