

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/1771**z 12. septembra 2023,****ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373, pokiaľ ide o systémy a komponenty manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 1032/2006, (ES) č. 633/2007 a (ES) č. 262/2009**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 43 ods. 1 písm. a), e) a f), článok 44 ods. 1 písm. a) a článok 62 ods. 15 písm. a) a c),

keďže:

- (1) V súlade s článkom 140 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa vykonávacie predpisy prijaté na základe zrušeného nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004⁽²⁾ majú do 12. septembra 2023 prispôsobiť ustanoveniam nariadenia (EÚ) 2018/1139.
- (2) Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2017/373⁽³⁾ sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb (ďalej len „ATM/ANS“) a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „funkcie siete ATM“) pre všeobecnú letovú prevádzku a dohľad nad nimi.
- (3) V súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/1769⁽⁴⁾ systémy ATM/ANS a komponenty ATM/ANS (ďalej len „vybavenie ATM/ANS“) podliehajú osvedčovaniu alebo vyhláseniu zo strany organizácií zapojených do projektovania a výroby vybavenia ATM/ANS. S cieľom zabezpečiť vhodnú inštaláciu, testovanie na mieste a bezpečné uvedenie takéhoto vybavenia do prevádzky a dohľad nad nimi by sa vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 malo zmeniť tak, aby zahŕňalo potrebné požiadavky uplatniteľné na poskytovateľov ATM/ANS a ich príslušné orgány.
- (4) S cieľom zabezpečiť kontinuitu požiadaviek na používanie vybavenia ATM/ANS by zmeny vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373 mali vychádzať z príslušných vykonávacích predpisov prijatých na základe zrušeného nariadenia (ES) č. 552/2004 s potrebnými úpravami.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26).

⁽³⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).

⁽⁴⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1769 z 12. septembra 2023, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy schvaľovania organizácií podieľajúcich sa na projektovaní alebo výrobe systémov a komponentov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/203 (pozri stranu 19 tohto úradného vestníka).

- (5) Konkrétne v nariadení Komisie (ES) č. 1032/2006 ⁽⁵⁾ sa stanovujú požiadavky na automatické systémy na výmenu letových údajov na účely oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky; v nariadení Komisie (ES) č. 633/2007 ⁽⁶⁾ sa stanovujú požiadavky na uplatňovanie protokolu prenosu letových správ na účely oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky a v nariadení Komisie (ES) č. 262/2009 ⁽⁷⁾ sa stanovujú požiadavky na koordinované pridelovanie a využívanie výzvočných kódov pre mód S v jednotnom európskom nebi (SES). Tieto požiadavky by sa mali premietnuť do vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373.
- (6) Požiadavky týkajúce sa spojenia lietadlo-zem s kanálovým odstupom 8,33 kHz, ktoré sú stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 1079/2012 ⁽⁸⁾, sa nevzťahujú ani na služby poskytované vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba mimo európskeho regiónu (EUR) Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), ako sa vymedzuje vo zväzku I európskeho (EUR) plánu leteckej navigácie ICAO (dokument 7754), ani v regióne Kanárskych ostrovov FIR/UIR, pretože ich miestne podmienky dostatočne neodôvodňujú ich uplatniteľnosť v prípade potreby. V tomto nariadení by sa mal stanoviť rovnaký rozsah uplatniteľnosti.
- (7) V článku 14 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1079/2012 sa stanovili výnimky z povinnosti previesť všetky pridelenia frekvencie na kanálový odstup 8,33 kHz. Týmto nariadením by sa nemali meniť existujúce výnimky.
- (8) Požiadavky týkajúce sa pridelovania výzvočných kódov módu S, ktoré sa stanovujú v nariadení Komisie (ES) č. 262/2009, sa nevzťahujú na služby poskytované vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba mimo európskeho (EUR) regiónu organizácie ICAO z dôvodu jeho nízkeho miestneho objemu prevádzky a geografickej polohy, ak vzdušný priestor hraničí len so vzdušným priestorom, za ktorý zodpovedajú poskytovatelia ATM/ANS z tretích krajín, čo odôvodňuje rôzne miestne koordináčne opatrenia s okolitými štátmi, ktoré nie sú členmi EÚ. V tomto nariadení by sa mal stanoviť rovnaký rozsah uplatniteľnosti.
- (9) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a nariadenia (ES) č. 1032/2006, (ES) č. 633/2007 a (ES) č. 262/2009 by sa mali zrušiť.
- (10) Pri vypracúvaní požiadaviek v tomto nariadení sa náležite zohľadnil obsah riadiaceho plánu ATM a komunikačné, navigačné a prehľadové kapacity, ktoré obsahuje.
- (11) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva vo svojom stanovisku č. 01/2023 ⁽⁹⁾ navrhla opatrenia v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139.
- (12) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 sa mení takto:

- ⁽⁵⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 1032/2006 zo 6. júla 2006, ktorým sa ustanovujú požiadavky na automatické systémy na výmenu letových údajov na účely oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 186, 7.7.2006, s. 27).
- ⁽⁶⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 633/2007 zo 7. júna 2007, ktorým sa ustanovujú požiadavky na uplatňovanie protokolu prenosu letových správ na účely oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 146, 8.6.2007, s. 7).
- ⁽⁷⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 262/2009 z 30. marca 2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na koordinované pridelovanie a využívanie výzvočných kódov pre mód S v jednotnom európskom vzdušnom priestore (Ú. v. EÚ L 84, 31.3.2009, s. 20).
- ⁽⁸⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1079/2012 zo 16. novembra 2012, ktorým sa ustanovujú požiadavky na kanálový rozstup pri hlasovej komunikácii pre jednotný európsky vzdušný priestor (Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 14).
- ⁽⁹⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

1. Článok 2 sa mení takto:

a) Bod 3 sa nahrádza takto:

„3. „manažér siete“ je orgán poverený úlohami potrebnými na výkon funkcií uvedených v článku 6 nariadenia (ES) č. 551/2004;“

b) Dopĺňajú sa tieto body 9, 10, 11, 12 a 13:

„9. „výzvoový systém módu S“ je systém zložený z antény a elektroniky, ktorý podporuje komunikáciu s jednotlivými lietadlami prostredníctvom módu Select (ďalej len „mód S“);

10. „oprávnený výzvoový systém módu S“ je výzvoový systém módu S, ktorý spĺňa aspoň jednu z týchto podmienok:

- a) výzvoový systém sa aspoň sčasti opiera o hromadné výzvy a odpovede módu S na účely určenia polohy cieľov módu S;
- b) výzvoový systém natrvalo alebo dočasne zablokuje hromadné výzvy módu S v prípade cieľov módu S s určenou polohou, a to v časti alebo celej oblasti svojho pokrytia, alebo
- c) výzvoový systém používa viacmiestne komunikačné protokoly pre aplikácie dátového spojenia;

11. „prevádzkovateľ módu S“ je osoba, organizácia alebo podnik, ktoré prevádzkujú alebo ponúkajú prevádzku výzvoového systému módu S vrátane:

- a) poskytovateľov prehľadových služieb;
- b) výrobcov výzvoových systémov módu S;
- c) prevádzkovateľov letísk;
- d) výskumných pracovísk;
- e) ostatných subjektov oprávnených prevádzkovať výzvoový systém módu S;

12. „škodlivé rušenie“ je rušenie, ktoré bráni dosiahnutiu výkonnostných požiadaviek;

13. „plán pridelovania výzvoových kódov“ je najnovší schválený úplný súbor pridelení výzvoových kódov.“

2. V článku 3 sa vkladá tento odsek 6a:

„6a. Členské štáty zabezpečia, aby používanie pozemného vysieláča prevádzkovaného na ich území nespôsobovalo škodlivé rušenie iných prehľadových systémov.“

3. Vkladajú sa tieto články 3e a 3f:

„Článok 3e

Pridelovanie výzvoových kódov módu S

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa zmeny v pridelovaní výzvoových kódov vyplývajúce z aktualizácie plánu pridelovania výzvoových kódov oznámili príslušným prevádzkovateľom módu S v rámci ich právomoci do 14 kalendárnych dní odo dňa doručenia aktualizovaného plánu pridelovania výzvoových kódov.

2. Členské štáty prostredníctvom systému pridelovania výzvoových kódov sprístupnia ostatným členským štátom aspoň každých 6 mesiacov aktualizovaný záznam o pridelení a využívaní výzvoových kódov oprávnenými výzvoovými systémami módu S v rámci ich oblasti zodpovednosti.

3. Ak existuje prekrytie medzi pokrytím výzvoového systému módu S nachádzajúceho sa v rámci oblasti zodpovednosti členského štátu a pokrytím výzvoového systému módu S nachádzajúceho sa v rámci oblasti zodpovednosti tretej krajiny, príslušný členský štát:

- a) zabezpečí, aby tretia krajina dostala informácie o bezpečnostných požiadavkách týkajúcich sa pridelovania a využívania výzvoových kódov;
- b) prijme potrebné opatrenia na koordináciu využívania výzvoových kódov s konkrétnou treťou krajinou.

4. Členský štát oznámi poskytovateľom letových prevádzkových služieb, na ktorých sa vzťahuje jeho právomoc, výzvové systémy módu S prevádzkované v rámci zodpovednosti tretej krajiny, v prípade ktorej nebolo pridelenie výzvoových kódov módu S koordinované.
5. Členské štáty overia platnosť žiadostí o výzvoový kód prijatých od prevádzkovateľov módu S pred sprístupnením výzvoových kódov prostredníctvom systému pridelenia výzvoových kódov na koordináciu, ako sa stanovuje v bode 15 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 (*).
6. Členské štáty zabezpečia, aby prevádzkovatelia módu S, ktorí nie sú poskytovateľmi prehľadových služieb, dodržiavali ustanovenie CNS.TR.205 v prílohe VIII.
7. Požiadavky stanovené v odsekoch 1 až 6 sa neuplatňujú na vzdušný priestor jednotného európskeho neba, ktorý nie je súčasťou európskeho (EUR) regiónu Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO).

Článok 3f

Využívanie vzdušného priestoru jednotného európskeho neba

1. V kontexte ochrany frekvenčného spektra členské štáty zabezpečia, aby transpondér sekundárneho prehľadového radaru na palube lietadiel prelietajúcich nad územím členského štátu nebol vystavený nadmernému počtu výziev vysielaných z pozemných prehľadových výzvoových systémov, ktoré buď spôsobia odoslanie odpovede alebo v prípade nespôsobenía odoslania odpovede majú dostatočný výkon, aby prekročili minimálnu hraničnú úroveň prijímača transpondéra sekundárneho prehľadového radaru. V prípade nezhody medzi členskými štátmi v otázkach potrebných opatrení sa dotknuté členské štáty obrátia na Komisiu, aby vo veci konala.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa všetky pridelenia hlasových frekvencií previedli na kanálový odstup 8,33 kHz. Požiadavky na prevod sa nevzťahujú na pridelenia frekvencií:
 - a) ktoré zostanú v kanálovom odstupe 25 kHz na týchto frekvenciách:
 1. tiesňovej frekvencii (121,5 MHz);
 2. pomocnej frekvencii pre činnosti pátrania a záchrany (123,1 MHz);
 3. frekvenciách VHF digitálneho spoja (VDL) pridelených na používanie v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba;
 4. frekvenciách systému vysielania a oznamovania údajov o lietadlách (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz a 131,825 MHz);
 - b) ak sa používa modulácia nosnej frekvencie v rámci kanálového odstupe 25 kHz.
3. Požiadavky stanovené v odseku 2 sa neuplatňujú ani na vzdušný priestor jednotného európskeho neba, ktorý nie je súčasťou európskeho (EUR) regiónu organizácie ICAO, ani na letovú informačnú oblasť (FIR) Kanárskych ostrovov/hornú letovú informačnú oblasť (UIR).
4. Výnimky z povinnosti zabezpečiť, aby sa všetky pridelenia frekvencií previedli na kanálový odstup 8,33 kHz pre prípady s obmedzeným vplyvom na sieť, udelené členskými štátmi podľa článku 14 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1079/2012, ktoré boli oznámené Komisii, zostávajú v platnosti.
5. Členské štáty v prípade potreby vo vnútroštátnych leteckých informačných príručkách stanovujú a uverejňujú postupy manipulácie s lietadlami, ktoré nie sú vybavené:
 - a) transpondérmi módu S sekundárneho prehľadového radaru;
 - b) rádiom so schopnosťou kanálového odstupe 8,33 kHz.

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1).“

4. Prílohy I, II, III, IV, VIII, IX, X a XII sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Zrušenie

Nariadenia (ES) č. 1032/2006, (ES) č. 633/2007 a (ES) č. 262/2009 sa zrušujú.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 12. septembra 2023

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Prílohy I, II, III, IV, VIII, IX, X a XII k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2017/373 sa menia takto:

1. Príloha I sa mení takto:

a) Vkladá sa tento bod 30a:

„30a. „vybavenie ATM/ANS“ sú komponenty ATM/ANS v zmysle článku 3 bodu 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139 a systémy ATM/ANS v zmysle článku 3 bodu 7 uvedeného nariadenia, okrem palubných komponentov, na ktoré sa vzťahuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 (*);

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1).“;

b) Vkladá sa tento bod 34a:

„34a. „hranica“ je horizontálna alebo vertikálna rovina určujúca vzdušný priestor, v ktorom stanovište ATC poskytuje letové prevádzkové služby;“

c) Vkladajú sa tieto body 39a a 39b:

„39a. „koordináčn é údaje“ sú údaje, ktoré majú význam pre prevádzkový personál v súvislosti s procesom oznamovania, koordinácie a odovzdávania letov a s procesom civilno-vojenskej koordinácie;

„39b. „koordináčny bod“ (COP) je bod na hranici alebo v jej blízkosti, ktorý používajú stanovištia ATC na účely koordinácie;“

d) Vkladá sa tento bod 40a:

„40a. „služba dátového spojenia“ je súbor súvisiacich úkonov riadenia letovej prevádzky s podporou komunikácie lietadlo-zem prostredníctvom dátového spojenia, ktoré majú jasne vymedzený prevádzkový cieľ a začínajú a končia sa prevádzkovou udalosťou;“

e) Vkladá sa tento bod 46a:

„46a. „oprávnený výzvo vý kód“ je každý kód spomedzi kódov II a kódov SI s výnimkou:

a) kódu II 0;

b) výzvo vý kódov vyhradených pre riadenie a pridelovanie vojenskými subjektmi vrátane medzivládnych organizácií, a najmä Organizácie Severoatlantickej zmluvy;“

f) Vkladá sa tento bod 47a:

„47a. „vypočítané údaje“ sú koordináčny bod, vypočítaný čas lietadla a predpokladaná letová hladina lietadla v koordináčnom bode;“

g) Vkladá sa tento bod 62a:

„62a. „postup zavádzania“ je časovo viazaný postup zavádzania pridelovania výzvo vý kódov, ktorý musia prevádzkovatelia módu S dodržiavať, aby zabránili dočasným konfliktom výzvo vý kódov;“

h) Vkladá sa tento bod 73a:

„73a. „notifikované stanovište“ je stanovište ATC, ktoré dostalo informáciu o oznámení;“

i) Vkladá sa tento bod 81a:

„81a. „prijímajúce stanovište“ je stanovište riadenia letovej prevádzky, ktoré prijíma údaje;“

j) Bod 88 sa nahrádza takto:

„88. „bezpečnostný príkaz“ je dokument vydaný alebo prijatý príslušným orgánom, ktorým:

1. sa nariaďujú činnosti, ktoré sa majú vykonať na funkčnom systéme, alebo stanovujú obmedzenia jeho prevádzkového použitia s cieľom obnoviť bezpečnosť, ak sa preukáže, že inak by mohlo dôjsť k zníženiu úrovne bezpečnosti letectva, alebo
2. sa nariaďujú činnosti, ktoré sa majú vykonať na vybavení ATM/ANS, na ktoré sa vzťahuje oznámenie o súlade vydané podľa článku 6 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2023/1768 (*), s cieľom riešiť stav nebezpečenstva a/alebo nezabezpečenia, ktorý bol identifikovaný, a obnoviť výkonnosť a interoperabilitu daného vybavenia ATM/ANS, ak sa preukáže, že inak by mohlo dôjsť k zníženiu úrovne bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, výkonnosti alebo interoperability daného vybavenia.

(*) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1768 zo 14. júla 2023, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá osvedčovania a vyhlásenia týkajúcich sa systémov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a komponentov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 228, 15.9.2023, s. 1).“;

k) Vkladajú sa tieto body 107a a 107b:

„107a. „pracovisko“ je zariadenie a technické vybavenie, v ktorom člen personálu letových prevádzkových služieb plní úlohy spojené so svojou prácou;

„107b. „výstraha“ je správa zobrazená na pracovisku, keď zlyhal automatizovaný proces koordinácie;“.

2. Príloha II sa mení takto:

a) V ustanovení ATM/ANS.AR.A.020 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Príslušný orgán bez zbytočného odkladu informuje agentúru v prípade akýchkoľvek závažných problémov s vykonávaním príslušných ustanovení nariadenia (EÚ) 2018/1139 a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe alebo príslušných ustanovení nariadení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004 a (ES) č. 551/2004, ktoré sa vzťahujú na poskytovateľov služieb.“;

b) Ustanovenie ATM/ANS.AR.A.030 sa nahrádza takto:

„ATM/ANS.AR.A.030 Bezpečnostné príkazy

a) Príslušný orgán vydá bezpečnostný príkaz, ak zistí ktorúkoľvek z týchto skutočností:

1. nebezpečný stav vo funkčnom systéme, ktorý si vyžaduje okamžitý zásah;
2. stav nebezpečenstva, nezabezpečenia, nedostatočnej výkonnosti alebo neinteroperability vybavenia, na ktoré sa vzťahuje oznámenie o súlade podľa článku 6 delegovaného nariadenia (EÚ) 2023/1768, a tento stav pravdepodobne existuje alebo nastane v inom vybavení ATM/ANS.

b) Bezpečnostný príkaz sa zašle príslušným poskytovateľom ATM/ANS a musí obsahovať prinajmenšom tieto informácie:

1. identifikáciu nebezpečného stavu;
2. identifikáciu dotknutého funkčného systému;
3. potrebné opatrenia a ich odôvodnenie;
4. časový limit na dokončenie požadovaných opatrení;
5. dátum nadobudnutia jeho účinnosti.

c) Do jedného mesiaca od vydania bezpečnostného príkazu zašle príslušný orgán jeho kópiu agentúre a ostatným dotknutým príslušným orgánom.

d) Príslušný orgán overí, či poskytovatelia ATM/ANS dodržiavajú bezpečnostné príkazy a prípadne príkazy pre vybavenie ATM/ANS.“;

c) V ustanovení ATM/ANS.AR.C.005 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) V rámci rozsahu pôsobnosti ustanovenia ATM/ANS.AR.B.001 písm. a) bodu 1 príslušný orgán zavedie postup, aby overil:

1. či poskytovatelia služieb spĺňajú uplatniteľné požiadavky stanovené v prílohách III až XIII a všetky uplatniteľné podmienky pripojené k osvedčeniu pred tým, než im je uvedené osvedčenie vydané. Osvedčenie sa vydáva v súlade s dodatkom 1 k tejto prílohe;
2. či sa dodržiavajú všetky povinnosti súvisiace s bezpečnosťou v poverení vydanom v súlade s článkom 8 nariadenia (ES) č. 550/2004;
3. či sa naďalej plnia uplatniteľné požiadavky na poskytovateľov služieb, ktorí sú pod jeho dohľadom;
4. či sa implementujú ciele v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a interoperability, uplatniteľné požiadavky a iné podmienky uvedené v oznámení o súlade pre vybavenie ATM/ANS; technické a výkonnostné obmedzenia a podmienky uvedené v osvedčeniach o vybavení ATM/ANS a/alebo vo vyhláseniach o vybavení ATM/ANS a bezpečnostné opatrenia vrátane príkazov pre vybavenie ATM/ANS nariadených agentúrou v súlade s ustanovením ATM/ANS.EQMT.AR.A.030 prílohy I k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2023/1768;
5. či sa implementujú bezpečnostné príkazy, nápravné opatrenia a opatrenia na presadzovanie predpisov.“;

d) Ustanovenie ATM/ANS.AR.C.050 sa mení takto:

i) Písmená c), d), e) a f) sa nahrádzajú takto:

„c) Príslušný orgán vydá zistenie úrovne 1, ak sa zistí akýkoľvek závažný nesúlad s uplatniteľnými požiadavkami nariadenia (EÚ) 2018/1139 a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, ako aj nariadení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004 a (ES) č. 551/2004 a ich vykonávacích predpisov, s postupmi a príručkami poskytovateľa ATM/ANS, s podmienkami osvedčenia, prípadne s poverením, alebo s obsahom vyhlásenia, pričom tento nesúlad predstavuje vážne riziko pre bezpečnosť letu alebo inak spochybňuje schopnosť poskytovateľa služieb pokračovať v činnosti.

K zisteniam úrovne 1 patrí okrem iného:

1. uverejnenie prevádzkových postupov a/alebo poskytovanie služieb spôsobom, ktorý predstavuje pre bezpečnosť letu vážne riziko;
 2. získanie alebo udržanie platnosti osvedčenia poskytovateľa služieb predložením falšovanej dokumentácie;
 3. dôkaz o nesprávnom alebo podvodnom postupe pri používaní osvedčenia poskytovateľa služieb;
 4. absencia zodpovedného manažéra.
- d) Príslušný orgán vydá zistenie úrovne 2, ak sa zistí akýkoľvek iný nesúlad s uplatniteľnými požiadavkami nariadenia (EÚ) 2018/1139 a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, ako aj nariadení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004 a (ES) č. 551/2004 a ich vykonávacích predpisov, s postupmi a príručkami poskytovateľa ATM/ANS alebo s podmienkami osvedčenia alebo s obsahom vyhlásenia.
- e) Ak sa v rámci dohľadu alebo iným spôsobom dospeje k nejakému zisteniu, príslušný orgán bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné opatrenia požadované nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe, ako aj nariadeniami (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004 a (ES) č. 551/2004 a ich vykonávacími predpismi, písomne oznámi toto zistenie poskytovateľovi služieb a požiada ho, aby vykonal nápravné opatrenie na odstránenie zisteného nesúladu.

1. V prípade zistení úrovne 1 príslušný orgán prijme okamžité a primerané opatrenia a v prípade potreby môže obmedziť, pozastaviť alebo zrušiť osvedčenie v celom rozsahu alebo sčasti, pričom musí zabezpečiť kontinuitu služieb pod podmienkou, že nie je ohrozená bezpečnosť, a ak ide o manažéra siete, informuje o tom Komisiu. Prijaté opatrenia závisia od rozsahu zistenia a musia zostať v platnosti, pokiaľ poskytovateľ ATM/ANS úspešne neuskutoční nápravné opatrenie.
 2. V prípade zistení úrovne 2 príslušný orgán:
 - i) poskytne poskytovateľovi služieb lehotu na vykonanie nápravných opatrení v rámci akčného plánu primeraného povahy zistenia;
 - ii) posúdi plán nápravných opatrení a ich vykonávania, ktorý navrhol poskytovateľ služieb, a ak z posúdenia vyplýva záver, že sú dostatočné na odstránenie nesúladu, akceptuje ich.
 3. Pokiaľ v prípade zistení úrovne 2 poskytovateľ služieb nepredloží plán nápravných opatrení, ktorý je pre príslušný orgán vzhľadom na dané zistenie prijateľný, alebo ak poskytovateľ služieb nevykoná nápravné opatrenia v lehote, ktorú prijal alebo predĺžil príslušný orgán, dané zistenie sa môže povýšiť na zistenie úrovne 1 a podniknú sa kroky stanovené v bode 1.
 - f) Ak príslušný orgán zistí, že poskytovateľ ATM/ANS začlenil vybavenie ATM/ANS do svojho funkčného systému bez toho, aby zabezpečil súlad s ustanovením ATM/ANS.OR.A.045 písm. g), s náležitým zreteľom na potrebu zaistiť bezpečnosť a kontinuitu prevádzky prijme všetky opatrenia potrebné na obmedzenie oblasti používania príslušného vybavenia ATM/ANS alebo na zákaz jeho používania poskytovateľmi ATM/ANS, ktorí sú pod jeho dohľadom.“;
 - ii) Dopĺňa sa toto písmeno g):

„g) V tých prípadoch, ktoré si nevyžadujú zistenia úrovni 1 a 2, môže príslušný orgán predložiť pripomienky.“
3. Príloha III sa mení takto:
- a) V ustanovení ATM/ANS.OR.A.045 sa dopĺňajú tieto písmená g) až j):

„g) Pred začlenením vybavenia ATM/ANS do funkčného systému poskytovateľ ATM/ANS zabezpečí, aby:

 1. nové alebo upravené vybavenie ATM/ANS osvedčila agentúra v súlade s delegovaným nariadením (EÚ) 2023/1768 a vyrobila ho schválená projekčná alebo výrobná organizácia podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2023/1769 (*) alebo
 2. nové alebo upravené vybavenie ATM/ANS malo vyhlásenie schválenej projekčnej organizácie v súlade s delegovaným nariadením (EÚ) 2023/1768 a vyrobila ho schválená projekčná alebo výrobná organizácia podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2023/1769 alebo
 3. nové alebo upravené vybavenie ATM/ANS malo vydané oznámenie o súlade podľa článku 6 ods. 1 delegovaného nariadenia (EÚ) 2023/1768 alebo
 4. ak vybavenie ATM/ANS nepodlieha posudzovaniu zhody podľa delegovaného nariadenia (EÚ) 2023/1768, bolo overené, že dané vybavenie ATM/ANS spĺňa uplatniteľné špecifikácie a kvalifikácie. - h) Poskytovateľ ATM/ANS zabezpečí, aby sa overilo, že vybavenie ATM/ANS spĺňa špecifikácie výrobcu vybavenia vrátane inštalácie a skúšok na mieste.
 - i) Predtým, ako poskytovateľ ATM/ANS uvedie vybavenie ATM/ANS do prevádzky, zabezpečí, aby upravený funkčný systém, do ktorého sa toto vybavenie ATM/ANS začleňuje, spĺňal všetky uplatniteľné požiadavky, a určí všetky odchýlky a obmedzenia.

- j) Keď poskytovateľ ATM/ANS uvedie vybavenie ATM/ANS do prevádzky, zabezpečí, aby sa vybavenie ATM/ANS alebo upravené vybavenie používalo v súlade s podmienkami používania, ako aj s akýmkoľvek uplatniteľnými obmedzeniami, a aby spĺňalo všetky uplatniteľné požiadavky.

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1769 z 12. septembra 2023, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy schvaľovania organizácií, ktoré sa podieľajú na projektovaní alebo výrobe systémov a komponentov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/203 (Ú. v. EÚ L 228, 15.9.2023, s. 19).“;

- b) Ustanovenie ATM/ANS.OR.A.060 sa nahrádza takto:

„ATM/ANS.OR.A.060 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém

- a) Poskytovateľ služieb zavedie všetky bezpečnostné opatrenia vrátane bezpečnostných príkazov nariadených príslušným orgánom v súlade s ustanovením ATM/ANS.AR.A.025 písm. c).

Keď sa vydá bezpečnostný príkaz na nápravu stavu uvedeného v oznámení o súlade vydanom v súlade s článkom 6 delegovaného nariadenia (EÚ) 2023/1768, poskytovateľ ATM/ANS, pokiaľ príslušný orgán neurčí inak v prípade, že je potrebné naliehavé opatrenie:

1. navrhne vhodné nápravné opatrenie a príslušnému orgánu predloží na schválenie podrobnosti uvedeného návrhu;
2. po schválení príslušným orgánom toto opatrenie vykoná.“;

- c) V ustanovení ATM/ANS.OR.B.005 písm. a) sa dopĺňa tento bod 8:

„8. postup, ktorým sa zabezpečí, aby projekt vybavenia ATM/ANS alebo zmeny v jeho projekte, s výhradou článku 6 delegovaného nariadenia (EÚ) 2023/1768, boli v súlade s platnými špecifikáciami vrátane nezávislej kontrolnej funkcie preukazovania súladu, na základe ktorej poskytovateľ ATM/ANS vydá oznámenie o súlade a súvisiacu dokumentáciu o súlade.“

- d) Ustanovenie ATM/ANS.OR.D.025 sa mení takto:

1. Písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) Manažér siete predkladá výročnú správu o svojich činnostiach Komisii a agentúre. V tejto správe sa uvádza prevádzková výkonnosť, ako aj hlavné činnosti a vývoj najmä v oblasti bezpečnosti.“;

2. V písmene d) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. v prípade manažéra siete jeho výkonnosť v porovnaní s výkonnosťnými cieľmi stanovenými v strategickom pláne siete, pričom sa porovnáva skutočná výkonnosť s výkonnosťou uvedenou v pláne prevádzky siete pomocou ukazovateľov výkonnosti stanovených v pláne prevádzky siete;“.

4. Príloha IV sa mení takto:

- a) Ustanovenie ATS.OR.400 sa nahrádza takto:

„ATS.OR.400 Letecká pohyblivá služba (spojenie lietadlo-zem) – všeobecne

- a) Poskytovateľ letových prevádzkových služieb musí pri spojení lietadlo-zem na účely letových prevádzkových služieb používať hlasovú komunikáciu a/alebo dátové spojenie.

- b) Ak je hlasová komunikácia lietadlo-zem založená na kanálovom odstupe 8,33 kHz, poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí, aby:

1. všetky zariadenia na hlasovú komunikáciu lietadlo-zem mali schopnosť kanálového odstupe 8,33 kHz a dokázali sa naladiť na kanály s odstupom 25 kHz;

2. všetky pridelené hlasové frekvencie mali schopnosť kanálového odstupu 8,33 kHz;
 3. postupy, ktoré sa uplatňujú na lietadlá vybavené rádiom so schopnosťou kanálového odstupu 8,33 kHz a na lietadlá, ktoré nie sú vybavené takýmto zariadením, podliehajúce odovzdaniu medzi stanovišťami letových prevádzkových služieb, boli špecifikované v písomných dohodách medzi týmito stanovišťami ATS;
 4. lietadlá, ktoré nie sú vybavené rádiom so schopnosťou kanálového odstupu 8,33 kHz, mohli byť zapojené do letovej prevádzky za predpokladu, že sa s nimi dá v rámci kapacitných limitov systému manažmentu letovej prevádzky bezpečne zaobchádzať na pridelenej frekvencii UHF alebo na pridelenej frekvencii s kanálovým odstupom 25 kHz, a
 5. každoročne oznamoval členskému štátu, ktorý ho určil, svoje plány na zaobchádzanie so štátnymi lietadlami, ktoré nie sú vybavené rádiom so schopnosťou kanálového odstupu 8,33 kHz, pričom zohľadňuje kapacitné limity spojené s postupmi uverejnenými členskými štátmi v ich národných leteckých informačných príručkách (AIP).
- c) Ak sa pri poskytovaní služby riadenia letovej prevádzky používa priama obojsmerná hlasová komunikácia alebo dátové spojenie riadiaci-pilot, poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí zaznamenávanie všetkých takýchto kanálov pre spojenie lietadlo-zem na záznamových zariadeniach.
- d) Ak sa pri poskytovaní letovej informačnej služby vrátane letiskovej letovej informačnej služby (AFIS) používa priama obojsmerná hlasová komunikácia alebo dátové spojenie lietadlo-zem, poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí zaznamenávanie všetkých takýchto kanálov pre spojenie lietadlo-zem na záznamových zariadeniach, pokiaľ príslušný orgán nestanoví inak.“;
- b) Ustanovenie ATS.OR.415 sa nahrádza takto:

„ATS.OR.415 Letecká pohyblivá služba (spojenie lietadlo-zem) – oblastná služba riadenia

Poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí, aby:

- a) komunikačné zariadenia zaisťujúce spojenie lietadlo-zem umožňovali obojsmerné hlasové spojenie medzi stanovišťom poskytujúcim oblastnú službu riadenia a náležite vybavenými lietadlami letiacimi kdekoľvek v riadenej oblasti alebo oblastiach a
- b) komunikačné zariadenia lietadlo-zem umožňovali obojsmernú dátovú komunikáciu medzi stanovišťom poskytujúcim oblastnú službu riadenia a náležite vybavenými lietadlami letiacimi vo vzdušnom priestore uvedenom v ustanovení AUR.COM.2001 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2023/1770 (*) na prevádzkovanie služieb dátového spojenia, na ktoré sa odkazuje v ustanovení AUR.COM.2005 bode 1 písm. a) uvedeného vykonávacieho nariadenia.

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1770 z 12. septembra 2023, ktorým sa stanovujú ustanovenia o vybavení lietadiel potrebnom na využívanie vzdušného priestoru jednotného európskeho neba a prevádzkové predpisy týkajúce sa využívania vzdušného priestoru jednotného európskeho neba a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 29/2009 a vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1206/2011, (EÚ) č. 1207/2011 a (EÚ) č. 1079/2012 (Ú. v. EÚ L 228, 15.9.2023, s. 39).“;

- c) Ustanovenie ATS.OR.430 sa nahrádza takto:

„ATS.OR.430 Letecká pevná služba (spojenie zem-zem) – všeobecne

- a) Poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí, že na spojenie zem-zem pri poskytovaní letových prevádzkových služieb sa použijú zariadenia na priame hlasové a/alebo dátové spojenie.
- b) Ak je komunikácia na účely koordinácie ATC podporovaná automatizáciou, poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí, aby:
 1. boli zavedené vhodné prostriedky na automatické prijímanie, uchovávanie, spracovanie, extrakciu a zobrazovanie a prenos príslušných letových informácií;

2. boli poruchy alebo anomálie takejto automatizovanej koordinácie jasne opísané riadiacemu alebo riadiacim letovej prevádzky zodpovedným za koordináciu letov na odovzdávajúcom stanovišti;
3. boli výstrahy týkajúce sa výmeny systémových informácií odovzdané osobám na príslušných pracovných miestach;
4. boli informácie o príslušných procesoch výmeny systémových informácií poskytnuté riadiacim letovej prevádzky;
5. riadiaci letovej prevádzky mali k dispozícii prostriedky na úpravu vymieňaných letových informácií.“;

d) Vkladá sa toto ustanovenie ATS.OR.446:

„ATS.OR.446 Prehľadové údaje

- a) Poskytovatelia letových prevádzkových služieb nesmú používať údaje z výzvových systémov módu S prevádzkovaných v rámci zodpovednosti tretej krajiny, ak nedošlo ku koordinácii pri pridelovaní výzvových kódov.
 - b) Poskytovatelia letových prevádzkových služieb zabezpečia, aby boli k dispozícii potrebné kapacity umožňujúce riadiacim letovej prevádzky stanoviť identifikáciu jednotlivých lietadiel pomocou funkcie na identifikáciu lietadla prostredníctvom zostupného spojenia, ako sa uvádza v dodatku 1.
 - c) Poskytovatelia letových prevádzkových služieb zabezpečujú plynulú prevádzku vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovední, a na hranici s príslušnými vzdušnými priestormi, a to uplatňovaním primeraných minimálnych požiadaviek na rozstupy lietadiel.“;
- e) V ustanovení ATS.TR.230 sa dopĺňa toto písmeno c):
- „c) Koordinácia odovzdávania riadenia medzi stanovišťami, ktoré poskytujú oblasťnú službu riadenia v rámci regiónu ICAO EUR, alebo na základe dohody s inými stanovišťami riadenia letovej prevádzky alebo medzi nimi, sa podporuje automatizovanými procesmi vymedzenými v dodatku 2.“;
- f) Dopĺňajú sa tieto dodatky 1 a 2:

„Dodatok 1

Identifikácia jednotlivých lietadiel pomocou funkcie na identifikáciu lietadla prostredníctvom zostupného spojenia, ako sa vyžaduje v ustanovení ATS.OR.446 písm. b)

Funkcia na identifikáciu lietadla prostredníctvom zostupného spojenia sa použije na stanovenie identifikácie jednotlivých lietadiel takto:

- a) Poskytovateľ letových prevádzkových služieb oznámi manažérovi siete časti vzdušného priestoru, v ktorých sa stanovila identifikácia jednotlivých lietadiel pomocou funkcie na identifikáciu lietadla prostredníctvom zostupného spojenia.
- b) Ak sa identifikácia jednotlivého lietadla stanoví pomocou funkcie na identifikáciu lietadla prostredníctvom zostupného spojenia, lietadlu sa pridelí kód viditeľnosti SSR A1000.
- c) S výnimkou prípadu, keď sa uplatňuje jedna z podmienok stanovených v písmene d), sa odlietajúcemu lietadlu alebo lietadlu, pre ktoré sa v súlade s písmenom g) vyžaduje zmena kódu, pridelí kód viditeľnosti SSR A1000, pričom platia tieto podmienky:
 1. identifikácia lietadla prostredníctvom zostupného spojenia sa zhoduje so zodpovedajúcim záznamom o tomto lietadle v letovom pláne;
 2. manažér siete oznámil, že konkrétne lietadlo je oprávnené na pridelenie kódu viditeľnosti SSR A1000.
- d) Kód viditeľnosti SSR A1000 sa nesmie prideliť lietadlu uvedenému v písmene c), ak sa uplatňuje jedna z týchto podmienok:
 1. poskytovateľ letovej navigačnej služby po neplánovanom výpadku snímača pozemného sledovania vykonal núdzové opatrenia, ktoré si vyžadujú pridelenie individuálnych kódov SSR lietadlu;

2. mimoriadne vojenské núdzové opatrenia si vyžadujú, aby poskytovatelia letových navigačných služieb pridelili lietadlu individuálne kódy SSR;
 3. lietadlo, ktoré je oprávnené na pridelenie kódu viditeľnosti SSE A1000 stanoveného v súlade s písmenom c), sa nachádza alebo je iným spôsobom odklonené mimo časti vzdušného priestoru uvedenej v písmene a).
- e) Lietadlu, ktorému nebol pridelený kód viditeľnosti SSR A1000 určený v súlade s písmenom c), sa musí prideliť kód SSR, ktorý je v súlade so zoznamom pridelených kódov, na ktorom sa dohodli členské štáty a ktorý bol skoorinovaný s tretími krajinami.
- f) Keď bol lietadlu pridelený kód SSR, musí sa pri najbližšej príležitosti vykonať kontrola, ktorou sa potvrdí, že kód SSR, ktorý zadal pilot, je totožný s kódom, ktorý bol pridelený letu.
- g) Kódy SSR pridelené lietadlu odovzdávanému poskytovateľmi letových prevádzkových služieb v susedných štátoch sa musia automaticky kontrolovať, aby sa zistilo, či tieto pridelenia možno ponechať v súlade so zoznamom pridelených kódov, na ktorom sa dohodli členské štáty a ktorý bol skoorinovaný s tretími krajinami.
- h) So susednými poskytovateľmi letových navigačných služieb, ktorí identifikujú jednotlivé lietadlá prostredníctvom individuálnych kódov SSR, sa musia uzavrieť formálne dojednania obsahujúce minimálne:
1. povinnosť susedných poskytovateľov letových navigačných služieb odovzdať lietadlo s overenými individuálnymi kódmi SSR pridelenými v súlade so zoznamom pridelených kódov, na ktorom sa dohodli členské štáty a ktorý bol skoorinovaný s tretími krajinami;
 2. povinnosť oznámiť preberajúcim stanovištiarom všetky spozorované nezrovnalosti pri prevádzke palubných komponentov prehľadových systémov.
- i) Poskytovatelia letových prevádzkových služieb zabezpečia, aby pridelovanie individuálnych kódov SSR v súlade so zoznamom pridelených kódov, na ktorom sa dohodli členské štáty a ktorý bol skoorinovaný s tretími krajinami s cieľom stanoviť identifikáciu jednotlivých lietadiel, bolo v súlade s týmito požiadavkami:
1. kódy SSR sa automaticky pridelia lietadlu na základe zoznamu pridelených kódov, na ktorom sa dohodli členské štáty a ktorý bol skoorinovaný s tretími krajinami;
 2. kódy SSR pridelené lietadlu odovzdávanému poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v susedných štátoch sa skontrolujú, aby sa zistilo, či tieto pridelenia možno ponechať v súlade so zoznamom pridelených kódov, na ktorom sa dohodli členské štáty a ktorý bol skoorinovaný s tretími krajinami;
 3. kódy SSR sa zaraďujú do rôznych kategórií s cieľom umožniť diferencované pridelovanie kódov;
 4. kódy SSR rôznych kategórií uvedených v bode 3 sa pridelujú podľa smeru letov;
 5. viacnásobné paralelné pridelenie rovnakého kódu SSR sa vykonáva pri letoch, ktoré sú prevádzkované kódovo bezkonfliktným smerom;
 6. riadiaci sú automaticky informovaní v prípade neúmyselného zdvojenia pridelovania kódov SSR.

Dodatok 2

Procesy, ktoré sa majú zaviesť pre automatizovanú koordináciu, ako sa vyžaduje v ustanovení ATS. TR.230 písm. c)

- A. Povinné procesy, ktoré sa majú zaviesť medzi stanovišťami, ktoré poskytujú oblasťnú službu riadenia, alebo na základe dohody s inými stanovišťami riadenia letovej prevádzky alebo medzi nimi, sú tieto:
- a) Oznámenie
 1. Letové informácie podliehajúce oznamovaniu obsahujú aspoň:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) mód a kód SSR (ak sú k dispozícii);

- iii) letisko odletu;
 - iv) vypočítané údaje;
 - v) cieľové letisko;
 - vi) počet lietadiel a ich typ;
 - vii) druh letu;
 - viii) schopnosť a stav vybavenia.
2. Obsah informácie o „schopnosti a stave vybavenia“ zahŕňa aspoň schopnosť zmenšeného minima vertikálneho rozstupu (RVSM) a kanálového odstupe 8,33 kHz. Ďalšie položky sa môžu zahrnúť v súlade s písomnými dohodami.
 3. Oznámenie sa musí vykonať najmenej raz pre každý oprávnený let, ktorý má podľa plánu preletieť hranice, ak let nie je predmetom procesu oznamovania a koordinácie pred odletom.
 4. Kritériá oprávnenosti na oznamovanie letov prelietavajúcich hranice musia byť v súlade s písomnými dohodami.
 5. Ak sa oznámenie nemôže uskutočniť do vzájomne dohodnutého času pred procesom počiatočnej koordinácie, zahrnie sa do procesu počiatočnej koordinácie.
 6. Ak sa proces oznámenia vykonáva, musí sa uskutočniť pred procesom počiatočnej koordinácie.
 7. Proces oznámenia sa musí uskutočniť vždy znovu, keď dôjde pred procesom počiatočnej koordinácie k zmene týchto údajov:
 - i) koordinačný bod (COP);
 - ii) predpokladaný kód SSR v bode odovzdania riadenia;
 - iii) cieľové letisko;
 - iv) typ lietadla;
 - v) schopnosť a stav vybavenia.
 8. Ak sa zistí nezrovnalosť medzi vyslanými údajmi a zodpovedajúcimi údajmi v prijímajúcom systéme alebo ak nie sú k dispozícii žiadne takéto informácie, čo by viedlo k nutnosti urobiť nápravné kroky po prevzatí nasledujúcich údajov o počiatočnej koordinácii, uvedená nezrovnalosť sa postúpi príslušnému riadiacemu pracovisku na vyriešenie.
 9. Časové kritériá začatia procesu oznámenia:
 - i) Proces oznámenia sa musí začať v parametricky určenom počte minút pred vypočítaným časom preletu COP.
 - ii) Parametre oznámenia musia byť zahrnuté v písomných dohodách medzi príslušnými stanovišťami ATC.
 - iii) Parametre oznámenia možno definovať samostatne pre každý z koordinačných bodov.
- b) Počiatočná koordinácia
1. V prípade letu, ktorý je predmetom počiatočnej koordinácie, sú dohodnuté podmienky odovzdania letu prevádzkovo záväzné pre obidve stanovišťa riadenia letovej prevádzky s výnimkou prípadov, ak koordinácia bola zrušená alebo koordinačné údaje boli zmenené.
 2. Informácie o lete podliehajúcom procesu počiatočnej koordinácie zahŕňajú prinajmenšom:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) mód a kód SSR;
 - iii) letisko odletu;
 - iv) vypočítané údaje;

- v) cieľové letisko;
 - vi) počet lietadiel a ich typ;
 - vii) druh letu;
 - viii) schopnosť a stav vybavenia.
3. Obsah informácie o „schopnosti a stave vybavenia“ zahŕňa aspoň schopnosť RVSM a kanálového odstupu 8,33 kHz. Ďalšie položky sa môžu zahrnúť podľa vzájomnej dohody v súlade s písomnými dohodami.
 4. Proces počiatočnej koordinácie sa musí vykonať pre každý oprávnený let, ktorý má podľa plánu preletieť hranice.
 5. Kritériá oprávnenosti na počiatočnú koordináciu letov prelietavajúcich hranicu musia byť v súlade s písomnými dohodami.
 6. Pokiaľ sa proces počiatočnej koordinácie už nezačal manuálne, musí sa začať automaticky v súlade s písomnými dohodami:
 - i) vo vzájomne dohodnutom parametrickom časovom období pred vypočítaným časom preletu koordinačného bodu alebo
 - ii) v čase, v ktorom sa let nachádza vo vzájomne dohodnutej vzdialenosti od koordinačného bodu.
 7. Proces počiatočnej koordinácie letu sa vykoná len raz, ak sa nezačne zrušenie procesu koordinácie.
 8. Po zrušení procesu koordinácie sa môže proces počiatočnej koordinácie začať znovu s tým istým stanovišťom.
 9. Dokončenie procesu počiatočnej koordinácie vrátane potvrdenia prijímačím stanovišťom sa postúpi odovzdávajúcemu stanovišťu a let sa tak považuje za „koordinovaný“.
 10. Ak sa v procese počiatočnej koordinácie nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na riadiacom pracovisku zodpovednom za koordináciu letu na odovzdávajúcom stanovišti.
 11. Informácie o počiatočnej koordinácii sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na preberajúcom stanovišti.
- c) Oprava koordinačných údajov
1. Proces opravy koordinačných údajov sa musí vzťahovať na predtým koordinovaný let.
 2. V prípade letu, ktorý bol predmetom procesu opravy koordinačných údajov, sú dohodnuté podmienky odovzdania letu prevádzkovo záväzné pre obidve stanovišťa riadenia letovej prevádzky s výnimkou prípadov, ak koordinácia bola zrušená alebo podmienky boli ďalej zmenené.
 3. Proces opravy koordinačných údajov poskytnete tieto letové informácie za predpokladu, že sa zmenili:
 - i) mód a kód SSR;
 - ii) vypočítaný čas a letová hladina;
 - iii) schopnosť a stav vybavenia.
 4. Ak tak bolo vzájomne dohodnuté, v oprave koordinačných údajov sa poskytnú tieto informácie za predpokladu, že došlo k ich zmene:
 - i) koordinačný bod;
 - ii) trať.
 5. Proces opravy koordinačných údajov sa môže uskutočniť raz alebo viackrát na stanovišti, s ktorým je let momentálne koordinovaný.

6. Proces opravy koordinačných údajov sa uskutoční, keď:
 - i) sa vypočítaný čas v koordinačnom bode líši od predtým odovzdaného času o viac ako vzájomne dohodnutú hodnotu;
 - ii) hladina odovzdania, kód SSR alebo schopnosť a stav vybavenia sa líšia od predtým odovzdaných údajov.
 7. Proces opravy koordinačných údajov, ak je tak vzájomne dohodnuté, sa uskutoční pri každej zmene:
 - i) koordinačného bodu;
 - ii) trate.
 8. Dokončenie procesu opravy koordinačných údajov vrátane potvrdenia od prijímajúceho stanovišta sa postúpi odovzdávajúcemu stanovištu.
 9. Ak sa v procese opravy koordinačných údajov nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na riadiacom pracovisku zodpovednom za koordináciu letu na odovzdávajúcom stanovišti.
 10. Proces opravy koordinačných údajov sa musí uskutočniť ihneď po príslušnom zadaní alebo aktualizácii údajov.
 11. Proces opravy koordinačných údajov sa musí zastaviť, keď sa let nachádza vo vzájomne dohodnutom čase/vzdialenosti od bodu odovzdania riadenia v súlade s písomnými dohodami.
 12. Informácie o oprave koordinačných údajov sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na prijímajúcom stanovišti.
 13. V prípade, že dokončenie procesu opravy koordinačných údajov nie je potvrdené v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, odovzdávajúce stanovište iniciuje verbálnu koordináciu.
- d) Zrušenie koordinácie
1. Proces zrušenia koordinácie sa musí vzťahovať na predchádzajúci proces oznámenia alebo koordinácie, ktorý sa zrušuje.
 2. Proces zrušenia koordinácie musí uskutočniť stanovište v súvislosti s koordinovaným letom, keď:
 - i) dané stanovište už nie je ďalším stanovištom v koordinačnej sekvencii;
 - ii) letový plán bol zrušený vo vysielajúcom stanovišti a koordinácia už nie je relevantná;
 - iii) informácia o zrušení koordinácie v súvislosti s letom sa prevzala od predchádzajúceho stanovišta.
 3. Proces zrušenia koordinácie môže uskutočniť stanovište v súvislosti s oznamovaným letom, keď:
 - i) dané stanovište už nie je ďalším stanovištom v koordinačnej sekvencii;
 - ii) letový plán bol zrušený vo vysielajúcom stanovišti a koordinácia už nie je relevantná;
 - iii) informácia o zrušení koordinácie v súvislosti s letom sa prevzala od predchádzajúceho stanovišta;
 - iv) let je na trati oneskorený a opravu výpočtu nemožno určiť automaticky.
 4. Dokončenie procesu zrušenia koordinačných údajov vrátane potvrdenia od prijímajúceho stanovišta sa postúpi odovzdávajúcemu stanovištu.
 5. Ak sa v procese zrušenia koordinačných údajov nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na riadiacom pracovisku zodpovednom za koordináciu letu na odovzdávajúcom stanovišti.

6. Informácie o zrušení koordinácie sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na notifikovanom stanovišti alebo stanovišti, s ktorým bola koordinácia zrušená.
 7. V prípade, že dokončenie zrušenia koordinácie nie je potvrdené v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, odovzdávajúce stanovište iniciuje verbálnu koordináciu.
- e) Základné letové údaje
1. Informácie, ktoré sú predmetom procesu základných letových údajov musia poskytovať minimálne:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) mód a kód SSR.
 2. Všetky dodatočné informácie poskytované v rámci procesu základných letových údajov sú predmetom vzájomnej dohody.
 3. Proces základných letových údajov sa musí vykonať automaticky pre každý oprávnený let.
 4. Kritériá oprávnenosti na základné letové údaje musia byť v súlade s písomnými dohodami.
 5. Dokončenie procesu základných letových údajov vrátane potvrdenia od prijímajúceho stanovišta sa postúpi predkladajúcemu stanovištu.
 6. Ak sa v procese základných letových údajov nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na príslušnom riadiacom pracovisku predkladajúceho stanovišta.
- f) Zmena základných letových údajov
1. Proces zmeny základných letových údajov sa musí vzťahovať na let, ktorý bol predtým predmetom procesu základných letových údajov.
 2. Všetky ďalšie informácie podliehajúce procesu zmeny základných letových údajov a súvisiace kritériá ich poskytovania sú predmetom vzájomnej dohody.
 3. Proces zmeny základných letových údajov sa uskutočňuje len pre let, ktorý bol predtým oznámený v rámci procesu základných letových údajov.
 4. Proces zmeny základných letových údajov sa začne automaticky v súlade so vzájomne dohodnutými kritériami.
 5. Dokončenie procesu zmeny základných letových údajov vrátane potvrdenia od prijímajúceho stanovišta sa postúpi predkladajúcemu stanovištu.
 6. Ak sa v procese zmeny základných letových údajov nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na príslušnom riadiacom pracovisku predkladajúceho stanovišta.
 7. Informácie o zmene základných letových údajov sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na prijímajúcom stanovišti.
- B. Po dohode medzi príslušnými stanovišťami o vykonávaní oznámenia pred odletom sú procesy týkajúce sa zmeny frekvencie alebo manuálneho prevzatia komunikácie takéto:
- a) Oznamovanie a koordinácia pred odletom
1. Informácie podliehajúce procesu oznamovania a koordinácie pred odletom zahŕňajú minimálne:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) mód a kód SSR (ak sú k dispozícii);
 - iii) letisko odletu;
 - iv) vypočítaný čas odletu alebo vypočítané údaje podľa vzájomnej dohody;

- v) cieľové letisko;
 - vi) počet lietadiel a ich typ.
2. Informácie podliehajúce procesu oznamovania a koordinácie pred odletom od riadiaceho stanovišťa koncovej riadenej oblasti (TMA) alebo ACC obsahujú:
 - i) druh letu;
 - ii) schopnosť a stav vybavenia.
 3. Obsah informácie o „schopnosti a stave vybavenia“ zahŕňa aspoň schopnosť RVSM a kanálového odstupu 8,33 kHz.
 4. Informácie o „schopnosti a stave vybavenia“ môžu obsahovať ďalšie položky vzájomne dohodnuté v písomných dohodách.
 5. Proces oznamovania a koordinácie pred odletom sa uskutoční raz alebo viac ráz pre každý oprávnený let, ktorý má podľa plánu preletieť hranice, ak by dĺžka letu z miesta odletu do koordinačného bodu neposkytovala dostatočný čas na vykonanie procesov počiatkovej koordinácie alebo oznamovania.
 6. Kritériá oprávnenosti na oznamovanie a koordináciu pred odletom týkajúce sa letov cez hranice musia byť v súlade s písomnými dohodami.
 7. Proces oznamovania a koordinácie pred odletom sa uskutoční vždy znovu, keď dôjde k zmene ľubovoľnej položky údajov podliehajúcej predchádzajúcemu procesu oznamovania a koordinácie pred odletom.
 8. Dokončenie procesu oznamovania a koordinácie pred odletom vrátane potvrdenia od prijímajúceho stanovišťa sa postúpi odovzdávajúcemu stanovištiu.
 9. Ak sa v procese oznamovania a koordinácie pred odletom nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na riadiacom pracovisku zodpovednom za oznámenie/koordináciu letu na odovzdávajúcom stanovišti.
 10. Informácie o oznámení a koordinácii pred odletom sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na notifikovanom stanovišti.
- b) Zmena frekvencie
1. Informácie podliehajúce procesu zmeny frekvencie zahŕňajú identifikáciu lietadla a ktorýkoľvek z nasledujúcich údajov, ak sú dostupné:
 - i) oznam o uvoľnení;
 - ii) povolenú letovú hladinu;
 - iii) pridelený kurz/pridelenú trať alebo priame povolenie;
 - iv) pridelenú rýchlosť;
 - v) pridelenú rýchlosť stúpania/klesania.
 2. Ak je to vzájomne dohodnuté, údaje o zmene frekvencie obsahujú:
 - i) aktuálnu polohu na trati;
 - ii) nariadenú frekvenciu.
 3. Proces zmeny frekvencie manuálne iniciuje odovzdávajúci riadiaci letovej prevádzky.
 4. Dokončenie procesu zmeny frekvencie vrátane potvrdenia od preberajúceho stanovišťa sa postúpi odovzdávajúcemu stanovištiu ATC.

5. Ak sa v procese zmeny frekvencie nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na príslušnom riadiacom pracovisku odovzdávajúceho stanovišta ATC.
 6. Informácie o zmene frekvencie sa bezodkladne poskytnú preberajúcemu riadiacemu letovej prevádzky.
- c) Manuálne prevzatie komunikácie
1. Informácie podliehajúce procesu manuálneho prevzatia komunikácie zahŕňajú minimálne identifikáciu lietadla.
 2. Proces manuálneho prevzatia komunikácie začne preberajúce stanovište po nadviazaní spojenia.
 3. Dokončenie procesu manuálneho prevzatia komunikácie vrátane potvrdenia od odovzdávajúceho stanovišta sa postúpi preberajúcemu stanovištu ATC.
 4. Ak sa v procese manuálneho prevzatia komunikácie nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na príslušnom riadiacom pracovisku preberajúceho stanovišta ATC.
 5. Informácie o manuálnom prevzatí komunikácie sa okamžite predkladajú riadiacemu na odovzdávajúcom stanovišti.
- d) Oznámenie o zámere preletu
1. Informácie podliehajúce procesu oznamovania o zámere preletu zahŕňajú minimálne:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) mód a kód SSR;
 - iii) počet lietadiel a ich typ;
 - iv) označenie príslušného sektora;
 - v) trať preletu vrátane vypočítaných časov a letových hladín pre každý bod trate.
 2. Proces oznamovania o zámere preletu začne riadiaci manuálne alebo sa začne automaticky, ako je opísané v písomných dohodách.
 3. Dokončenie procesu oznamovania o zámere preletu vrátane potvrdenia od notifikovaného stanovišta sa postúpi notifikujúcemu stanovištu.
 4. Ak sa dokončenie procesu oznamovania o zámere preletu nepotvrdí v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok varovanie na notifikujúcom stanovišti.
 5. Informácie o oznámení o zámere preletu sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na notifikovanom stanovišti.
- e) Žiadosť o povolenie preletu
1. Informácie podliehajúce procesu žiadosti o povolenie preletu zahŕňajú minimálne:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) mód a kód SSR;
 - iii) počet lietadiel a ich typ;
 - iv) označenie príslušného sektora;
 - v) trať preletu vrátane vypočítaných časov a letových hladín pre každý bod trate.
 2. Ak je to vzájomne dohodnuté, žiadosť o povolenie preletu obsahuje schopnosť a stav vybavenia.

3. Obsah informácií o „schopnosti a stave vybavenia“ zahŕňa minimálne schopnosť RVSM a prípadne aj ďalšie položky podľa vzájomnej dohody.
 4. Žiadosť o povolenie preletu sa iniciuje podľa uváženia riadiaceho v súlade s podmienkami uvedenými v písomných dohodách.
 5. Informácie o dokončení procesu žiadosti o povolenie preletu vrátane potvrdenia od stanovišťa prijímajúceho žiadosť sa poskytnú žiadajúcemu stanovištiu.
 6. Ak sa dokončenie procesu žiadosti o povolenie preletu nepotvrdí v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na príslušnom riadiacom pracovisku žiadajúceho stanovišťa.
 7. Informácie o žiadosti o povolenie preletu sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na stanovišti prijímajúcom žiadosť.
 8. Na proces týkajúci sa žiadosti o povolenie preletu sa odpovedá ktoroukoľvek z týchto možností:
 - i) akceptovaním navrhovaných údajov o trati/prelete cez vzdušný priestor;
 - ii) protinávrom vrátane odlišných údajov o trati/prelete cez vzdušný priestor uvedených ďalej v oddiele 6;
 - iii) odmietnutím navrhovaných údajov o trati/prelete cez vzdušný priestor.
 9. Ak operatívna odpoveď nie je prijatá v rámci vzájomne dohodnutého intervalu, na príslušnom riadiacom pracovisku žiadajúceho stanovišťa je vydaná výstraha.
- f) Protinávrh preletu
1. Proces podania protinávru preletu sa musí vzťahovať na let, ktorý bol predtým predmetom koordinácie.
 2. Informácie podliehajúce procesu podania protinávru preletu zahŕňajú minimálne:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) trať preletu vrátane vypočítaných časov a letových hladín pre každý bod trate.
 3. Protinávrh preletu obsahuje navrhovanú novú letovú hladinu a/alebo trať letu.
 4. Dokončenie procesu podania protinávru preletu vrátane potvrdenia od pôvodného žiadajúceho stanovišťa sa postúpi stanovištiu, ktoré podáva protinávrh.
 5. Ak sa dokončenie procesu podania protinávru preletu nepotvrdí v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na príslušnom riadiacom pracovisku stanovišťa, ktoré podáva protinávrh.
 6. Informácie o protinávru preletu sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na pôvodnom žiadajúcom stanovišti.
 7. Po potvrdení úspešného spracovania informácií o protinávru preletu pôvodným žiadajúcim stanovišťom nasleduje operatívna odpoveď od pôvodného žiadajúceho stanovišťa.
 8. Operatívnu odpoveďou na protinávrh preletu je jeho akceptácia, prípadne odmietnutie.
 9. Ak operatívna odpoveď nie je prijatá v rámci vzájomne dohodnutého intervalu, na príslušnom riadiacom pracovisku stanovišťa, ktoré podáva protinávrh, je vydaná výstraha.
- g) Zrušenie preletu
1. Proces zrušenia preletu sa musí vzťahovať na predchádzajúci proces oznamovania alebo koordinácie, ktorý sa ruší.

2. Proces zrušenia preletu začne stanovište zodpovedné za let, ak sa vyskytne jedna z týchto okolností:
 - i) let, ktorý bol predtým oznámený v procese základných letových údajov, teraz nevstúpi do vzdušného priestoru notifikovaného stanovišta alebo už nie je predmetom záujmu notifikovaného stanovišta;
 - ii) prelet sa neuskutoční na trati uvedenej v informáciách týkajúcich sa oznámenia o zámere preletu;
 - iii) prelet sa neuskutoční v súlade s podmienkami, o ktorých sa rokuje, alebo v súlade s podmienkami dohodnutými po dialógu o prelete cez vzdušný priestor.
 3. Proces zrušenia preletu sa spustí automaticky alebo ho manuálne spustí riadiaci letovej prevádzky v súlade s písomnými dohodami.
 4. Dokončenie procesu zrušenia preletu vrátane potvrdenia od notifikovaného/požiadaneho stanovišta sa postúpi rušiacemu stanovištu.
 5. Ak sa dokončenie procesu zrušenia preletu nepotvrdí v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok výstrahu na príslušnom pracovisku rušiaceho stanovišta.
 6. Informácie o zrušení preletu sa poskytnú príslušnému riadiacemu pracovisku na notifikovanom/požiadanom stanovišti.
- C. Medzi stanovištami, ktoré poskytujú oblastné služby riadenia potrebné na prevádzku služieb dátového spojenia, ako sa uvádza v ustanovení AUR.COM.2005 bode 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2023/1770, alebo keď o tom existuje dohoda s inými stanovištami alebo medzi nimi, podporia sa automatizáciou tieto procesy:
- a) Presmerovanie prihlásenia
 1. Informácie podliehajúce procesu presmerovania prihlásenia zahŕňajú prinajmenšom:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) letisko odletu;
 - iii) cieľové letisko;
 - iv) typ prihlásenia;
 - v) parametre prihlásenia.
 2. V prípade každého letu prihláseného cez dátové spojenie, ktorý má prekročiť hranice, sa realizuje jeden proces presmerovania prihlásenia.
 3. Proces presmerovania prihlásenia sa začne v skoršom z určených časov alebo čo najskôr po ňom, v súlade s písomnými dohodami, a to na základe:
 - i) parametrického počtu minút pred vypočítaným časom preletu koordinačného bodu;
 - ii) času, v ktorom sa let nachádza vo vzájomne dohodnutej vzdialenosti od koordinačného bodu.
 4. Kritériá oprávnenosti na proces presmerovania prihlásenia musia byť v súlade s písomnými dohodami.
 5. Informácie o presmerovaní prihlásenia sa uvedú spolu s príslušnými letovými informáciami v prijímajúcom stanovišti.
 6. Stav prihlásenia letu sa môže zobraziť v príslušnom riadiacom pracovisku v rámci prijímajúceho stanovišta.
 7. Dokončenie procesu presmerovania prihlásenia vrátane potvrdenia od prijímajúceho stanovišta sa postúpi odovzdávajúcemu stanovištu.

8. Ak sa pri procese presmerovania prihlásenia nepotvrdí jeho ukončenie v súlade s príslušnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok spustenie žiadosti o kontakt s lietadlom prostredníctvom dátového spojenia lietadlo-zem.
- b) Oznámenie ďalšiemu úradu
 1. Informácie podliehajúce procesu oznámenia ďalšiemu úradu zahŕňajú prinajmenšom:
 - i) identifikáciu lietadla;
 - ii) letisko odletu;
 - iii) cieľové letisko.
 2. V prípade každého oprávneného letu, ktorý prekračuje hranice, sa realizuje jeden proces oznámenia ďalšiemu úradu.
 3. Proces oznámenia ďalšiemu úradu sa začne po tom, čo palubný systém potvrdí prijatie žiadosti o oznámenie ďalšiemu úradu určenej pre lietadlo.
 4. Po úspešnom spracovaní informácie o oznámení ďalšiemu úradu prijímajúce stanovište iniciuje žiadosť o začatie komunikácie riadiaceho a pilota prostredníctvom dátového spojenia (CPDLC) určenú pre lietadlo.
 5. Ak informácia o oznámení ďalšiemu úradu nebola doručená vo vzájomne dohodnutom parametrickom čase, prijímajúce stanovište uplatní miestne postupy na účely spustenia komunikácie s lietadlom prostredníctvom dátového spojenia.
 6. Dokončenie procesu oznámenia ďalšiemu úradu vrátane potvrdenia od prijímajúceho stanovišta sa postúpi odovzdávajúcemu stanovištu.
 7. Ak sa pri procese oznámenia ďalšiemu úradu nepotvrdí jeho dokončenie v súlade s príslušnými požiadavkami na kvalitu prevádzky, musí to mať za následok spustenie miestnych postupov v rámci odovzdávajúceho stanovišta.“
5. V prílohe VIII podčasti B sa dopĺňa tento oddiel 2:

„ODDIEL 2

TECHNICKÉ POŽIADAVKY NA POSKYTOVATEĽOV PREHLADOVÝCH SLUŽIEB

CNS.TR.205 Pridelovanie a používanie výzvoových kódov módu S

- a) Poskytovateľ prehľadových služieb prevádzkuje oprávnený výzvoový systém módu S s použitím oprávneného výzvoového kódu (IC), len ak mu na tento účel dotknutý členský štát pridelil výzvoový kód.
- b) Poskytovateľ prehľadových služieb, ktorý má v úmysle prevádzkovať alebo prevádzkuje oprávnený výzvoový systém módu S, pre ktorý mu nebol pridelený žiadny výzvoový kód, predloží dotknutému členskému štátu žiadosť o výzvoový kód, ktorá obsahuje aspoň tieto kľúčové položky:
 1. jedinečné referenčné číslo žiadosti od príslušného členského štátu;
 2. úplné kontaktné údaje zástupcu členského štátu zodpovedného za koordináciu pridelovania výzvoových kódov módu S;
 3. úplné kontaktné údaje týkajúce sa kontaktného miesta prevádzkovateľa módu S vo veci pridelovania výzvoových kódov módu S;
 4. názov výzvoového systému módu S;
 5. použitie výzvoového systému módu S (prevádzka alebo test);
 6. poloha výzvoového systému módu S;
 7. plánovaný dátum prvého prenosu módu S výzvoového systému módu S;
 8. požadované pokrytie módu S;
 9. špecifické prevádzkové požiadavky;

10. možnosť kódu SI;
 11. možnosť „prevádzky kódu II a kódu SI“;
 12. možnosť mapy pokrytia.
- c) Poskytovateľ prehľadových služieb dodržiava kľúčové položky pridelených výzvočných kódov, ktoré dostal, vrátane minimálne týchto položiek:
1. zodpovedajúce referenčné číslo žiadosti od príslušného členského štátu;
 2. jedinečné referenčné číslo pridelenia zo služby pridelenia výzvočných kódov;
 3. prípadne nahradené referenčné číslo pridelenia;
 4. pridelený výzvočný kód;
 5. obmedzenia pokrytia prehľadu a blokovania v podobe sektorových rozsahov alebo mapy pokrytia módu S;
 6. obdobie zavádzania, počas ktorého sa pridelenie musí zaregistrovať do výzvočného systému módu S, ktorý je uvedený v žiadosti;
 7. postupnosť zavádzania, ktorú treba dodržať;
 8. voľiteľne a v spojení s inými alternatívami: odporúčanie klastrov;
 9. prípadne špecifické prevádzkové obmedzenia.
- d) Poskytovateľ prehľadových služieb informuje príslušný členský štát aspoň každých 6 mesiacov o každej zmene plánovania inštalácie alebo prevádzkového stavu oprávnených výzvočných systémov módu S vzhľadom na kľúčové prvky pridelenia výzvočných kódov uvedené v písmene c).
- e) Poskytovateľ prehľadových služieb zabezpečí, aby každý z jeho výzvočných systémov módu S používal výlučne svoj pridelený výzvočný kód.“
6. V prílohe IX sa ustanovenie ATFM.TR.100 nahrádza takto:

„ATFM.TR.100 Pracovné metódy a prevádzkové postupy poskytovateľov zabezpečujúcich manažment toku letovej prevádzky

Poskytovateľ zabezpečujúci manažment toku letovej prevádzky musí byť schopný preukázať, že jeho pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s nariadeniami Komisie (EÚ) č. 255/2010 (*) a (EÚ) 2019/123.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 255/2010 z 25. marca 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá manažmentu toku letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 80, 26.3.2010, s. 10).“

7. V prílohe X sa ustanovenie ASM.TR.100 nahrádza takto:

„ASM.TR.100 Pracovné metódy a prevádzkové postupy poskytovateľov zabezpečujúcich riadenie vzdušného priestoru

Poskytovateľ zabezpečujúci riadenie vzdušného priestoru musí byť schopný preukázať, že jeho pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s nariadeniami Komisie (ES) č. 2150/2005 (*) a (EÚ) 2019/123.

(*) Nariadenie Komisie (ES) č. 2150/2005 z 23. decembra 2005, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá pružného využívania vzdušného priestoru (Ú. v. EÚ L 342, 24.12.2005, s. 20).“

8. Príloha XII sa mení takto:

- a) Ustanovenie NM.TR.100 sa nahrádza takto:

„NM.TR.100 Pracovné metódy a prevádzkové postupy manažéra siete

Manažér siete musí byť schopný preukázať, že jeho pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s nariadeniami (EÚ) č. 255/2010 a (EÚ) 2019/123.“;

- b) Dopĺňa sa tento oddiel 2:

„ODDIEL 2

TECHNICKÉ POŽIADAVKY NA VYKONÁVANIE FUNKCIÍ SIETE MANAŽMENTU LETOVEJ PREVÁDZKY (SIĚŤOVÉ FUNKCIE)

NM.TR.105 Pridelovanie a používanie výzvočných kódov módu S

- a) Manažér siete musí mať zavedený postup, ktorým sa zabezpečí, aby systém pridelovania výzvočných kódov:
1. skontroloval, či žiadosti o výzvočné kódy sú v súlade s uplatniteľnými dohovormi týkajúcimi sa formátu a údajov;
 2. skontroloval, či žiadosti o výzvočné kódy sú úplné, presné a podané včas;
 3. v lehote maximálne 6 kalendárnych mesiacov odo dňa podania žiadosti:
 - i) uskutočnil simulácie aktualizácie plánu pridelovania výzvočných kódov na základe nevybavených žiadostí;
 - ii) pripravil navrhovanú aktualizáciu plánu pridelovania výzvočných kódov na schválenie dotknutými členskými štátmi;
 - iii) zaistil, aby navrhovaná aktualizácia plánu pridelovania výzvočných kódov v čo najväčšom možnom rozsahu spĺňala prevádzkové požiadavky žiadostí o výzvočné kódy, ako je opísané v kľúčových položkách 7, 8 a 9 uvedených v písmene b) ustanovenia CNS.TR.205;
 - iv) okamžite po schválení aktualizoval plán pridelovania výzvočných kódov a oznámil ho členským štátom bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne postupy týkajúce sa oznamovania informácií o výzvočných systémoch módu S, ktoré prevádzkuje vojenský sektor.
- b) Manažér siete prijme potrebné opatrenia, aby zabezpečil, že vojenské jednotky, ktoré prevádzkujú oprávnené výzvočné systémy módu S s ktorýmkoľvek iným výzvočným kódom, než je kód II 0, a s inými kódmi vyhradenými na vojenské riadenie, splňajú požiadavky na pridelovanie a používanie výzvočných kódov módu S.
- c) Manažér siete prijme potrebné opatrenia, aby zabezpečil, že vojenské jednotky, ktoré prevádzkujú výzvočné systémy módu S s kódom II 0 alebo inými výzvočnými kódmi vyhradenými na vojenské riadenie, monitorujú výhradné používanie týchto výzvočných kódov, aby zabránili nekoordinovanému používaniu ktoréhokoľvek oprávneného výzvočného kódu (IC).
- d) Manažér siete prijme potrebné opatrenia, aby zabezpečil, že pridelovanie a používanie výzvočných kódov v prípade vojenských jednotiek nemá škodlivý vplyv na bezpečnosť všeobecnej letovej prevádzky.

NM.TR.110 Označenie letov, ktoré sú oprávnené na individuálnu identifikáciu pomocou funkcie na identifikáciu lietadla

- a) Manažér siete na základe nahlásenej časti vzdušného priestoru podľa dodatku 1 k ustanoveniu ATS.OR.446 písm. b) tohto nariadenia a letových plánov predložených v súlade s ustanovením SERA.4013 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 posúdi oprávnenosť letu na pridelenie kódu viditeľnosti SSR A1000.
- b) Manažér siete oznámi všetkým dotknutým stanovištam letových prevádzkových služieb tie lety, ktoré sú oprávnené na použitie kódu viditeľnosti SSR A1000.“
-