

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/1770

z 12. septembra 2023,

ktorým sa stanovujú ustanovenia o vybavení lietadla požadovanom na využívanie vzdušného priestoru jednotného európskeho neba a prevádzkové predpisy týkajúce sa využívania vzdušného priestoru jednotného európskeho neba a ktorým sa zrušujú nariadenie (ES) č. 29/2009 a vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1206/2011, (EÚ) č. 1207/2011 a (EÚ) č. 1079/2012

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 44 ods. 1 písm. a),

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 najneskôr do 12. septembra 2023 prispôsobiť ustanoveniam nariadenia (EÚ) 2018/1139.
- (2) Prevádzkové postupy na využívanie vzdušného priestoru a požadované vybavenie lietadla by sa mali vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba uplatňovať jednotne v súlade so základnými požiadavkami stanovenými v bode 1 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139, aby sa dosiahla interoperabilita a bezpečná prevádzka. Prevádzkovatelia lietadiel by preto mali spĺňať tieto požiadavky, keď vykonávajú lety do vzdušného priestoru jednotného európskeho neba, v rámci tohto vzdušného priestoru alebo z tohto vzdušného priestoru.
- (3) Na zabezpečenie kontinuity prevádzky lietadiel, ktoré sú vybavené komunikačnými, navigačnými a prehľadovými možnosťami na využívanie vzdušného priestoru jednotného európskeho neba, by toto nariadenie malo vychádzať z príslušných vykonávacích predpisov prijatých na základe nariadenia (ES) č. 552/2004 s potrebnými úpravami.
- (4) Podrobné ustanovenia týkajúce sa prevádzkových predpisov v súvislosti s využívaním vzdušného priestoru a vybavením lietadla sa nachádzajú najmä v nariadení Komisie (ES) č. 29/2009 (³) a vykonávacích nariadeniach (EÚ) č. 1206/2011 (⁴), (EÚ) č. 1207/2011 (⁵) a (EÚ) č. 1079/2012 (⁶). Nariadenie (ES) č. 29/2009 a vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1206/2011, (EÚ) č. 1207/2011 a (EÚ) č. 1079/2012 by sa mali zrušiť.
- (5) Existujúce požiadavky vyplývajúce z uvedených nariadení by sa mali v rámci možností prevziať aj do tohto nariadenia, aby sa zohľadnili oprávnené očakávania prevádzkovateľov lietadiel a poskytovateľov ATM/ANS, ktorých sa tieto požiadavky týkajú.

(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) Nariadenie Komisie (ES) č. 29/2009 zo 16. januára 2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na služby dátového spojenia pre spoločný európsky vzdušný priestor (Ú. v. EÚ L 13, 17.1.2009, s. 3).

(⁴) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1206/2011 z 22. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú požiadavky na identifikáciu lietadla pre sledovanie v rámci jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2011, s. 23).

(⁵) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1207/2011 z 22. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú požiadavky na výkonnosť a interoperabilitu sledovania pre jednotné európske nebo (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2011, s. 35).

(⁶) 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).

- (6) Je vhodné, aby sa tieto požiadavky naďalej uplatňovali na prevádzkovateľov lietadiel, ktorí pôsobia v rámci všeobecnej letovej prevádzky vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba, vo všetkých fázach letu a na pohybovej ploche letiska s výnimkou lietadiel uvedených v článku 2 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/1139. Za zabezpečenie toho, aby prevádzka týchto lietadiel náležite zohľadňovala bezpečnosť navigácie všetkých ostatných lietadiel, by mali zodpovedať členské štáty. Členské štáty sa však môžu rozhodnúť, že na tieto lietadlá budú uplatňovať toto nariadenie.
- (7) V súlade s rozsahom pôsobnosti nariadenia (ES) č. 29/2009 by sa v tomto nariadení mali stanoviť rovnaké výnimky z požiadaviek na dátové spojenie, aké boli udelené podľa vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2019/2012 ⁽⁷⁾.
- (8) V článku 14 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1079/2012 sa stanovili výnimky z povinnosti, podľa ktorej pri prevádzkovaní lietadla povinne vybaveného rádiovým zariadením musí byť toto rádiové zariadenie schopné použiť kanálový odstup 8,33 kHz. Existujúce výnimky by sa týmto nariadením nemali meniť.
- (9) Pri vypracúvaní požiadaviek v tomto nariadení sa náležite zohľadnil obsah riadiaceho plánu ATM a komunikačné, navigačné a prehľadové možnosti, ktoré sú v ňom obsiahnuté.
- (10) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva vo svojom stanovisku 01/2023 vypracovala a Komisii predložila návrh vykonávacích predpisov v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139.
- (11) 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

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú prevádzkové predpisy týkajúce sa využívania vzdušného priestoru a požiadavky na vybavenie lietadla potrebné na bezpečnú a jednotnú prevádzku v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje na prevádzkovateľov lietadiel uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b) bodoch i) a ii) a článku 2 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/1139, ktorí pôsobia v rámci všeobecnej letovej prevádzky a prevádzkujú lety do vzdušného priestoru jednotného európskeho neba, v rámci tohto vzdušného priestoru alebo z tohto vzdušného priestoru.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto vykonávacieho nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- (1) „stanovište riadenia letovej prevádzky“ (ďalej len „stanovište ATC“) je všeobecný termín, ktorý môže označovať oblastné stredisko riadenia, približovacie stanovište riadenia alebo letiskovú riadiacu vežu;
- (2) „služba dátového spojenia“ je súbor súvisiacich úkonov riadenia letovej prevádzky s podporou komunikácie lietadlom prostredníctvom dátového spojenia, ktoré majú jasne vymedzený prevádzkový cieľ a ktoré sa začínajú a končia prevádzkovou udalosťou;
- (3) „prevádzka s moduláciou nosnej frekvencie“ je prípad, keď stanovené operačné pokrytie nemôže zaistiť jediný pozemný vysielateľ a keď sú signály z dvoch alebo viacerých pozemných vysielateľov vyrovnané nominálnou strednou frekvenciou kanála s cieľom minimalizovať problémy rušenia.

⁽⁷⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/2012 z 29. novembra 2019 o výnimkách podľa článku 14 nariadenia Komisie (ES) č. 29/2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na služby dátového spojenia pre spoločný európsky vzdušný priestor (Ú. v. EÚ L 312, 3.12.2019, s. 95).

Článok 3

Vybavenie lietadla a prevádzkové predpisy

Prevádzkovatelia lietadiel zabezpečia, aby ich lietadlá boli vybavené a prevádzkované v súlade s predpismi a postupmi stanovenými v prílohe I (časť COM) a prílohe II (časť SUR).

Článok 4

Spôsob dosiahnutia súladu

1. Agentúra vypracuje prijateľný spôsob dosiahnutia súladu (AMC), ktorý možno použiť na preukázanie súladu s týmto nariadením, s nariadením (EÚ) 2018/1139 a s delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.
2. Na preukázanie súladu s týmto nariadením sa môžu použiť náhradné spôsoby dosiahnutia súladu.
3. Príslušné orgány zriadia systém na dôsledné hodnotenie toho, či náhradné spôsoby dosiahnutia súladu, ktoré používajú tieto orgány alebo organizácie pod ich dohľadom, sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.
4. Príslušné orgány informujú agentúru o každom náhradnom spôsobe dosiahnutia súladu, ktorý používajú fyzické alebo právnické osoby pod ich dohľadom alebo ony samy na preukázanie súladu s týmto nariadením.

Článok 5

Zrušenie

Nariadenie (ES) č. 29/2009 a vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1206/2011, (EÚ) č. 1207/2011 a (EÚ) č. 1079/2012 sa zrušujú.

Článok 6

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 I

Komunikácia

(Časť COM)

AUR.COM.1001 Predmet

V tejto časti sa stanovujú požiadavky na vybavenie lietadla a prevádzkové predpisy vzhľadom na využívanie vzdušného priestoru zahŕňajúce uplatniteľné požiadavky na služby dátového spojenia a kanálový odstup pri hlasovej komunikácii.

HLAVA 1 – SLUŽBY DÁTOVÉHO SPOJENIA

AUR.COM.2001 Rozsah pôsobnosti

Táto hlava sa vzťahuje len na lety prevádzkované ako všeobecná letová prevádzka v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov nad letovou hladinou (FL) 285 vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba s výnimkou vzdušného priestoru, ktorý nie je súčasťou regiónu EUR Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) a hornej letovej informačnej oblasti (UIR) Fínska severne od 61°30' a UIR Švédska severne od 61°30'.

AUR.COM.2005 Požiadavky na vybavenie lietadla

1. Prevádzkovateľ lietadla:

- a) zabezpečiť, aby každé lietadlo, ktoré prevádzkuje, bolo schopné prevádzkovať tieto služby dátového spojenia:
 - i) schopnosť spustenia komunikácie prostredníctvom dátového spojenia;
 - ii) riadenie komunikácie riadenia letovej prevádzky (ATC);
 - iii) povoľovanie a informácie ATC;
 - iv) kontrola mikrofónu ATC;
- b) prijme primerané opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa mohla uskutočniť výmena dát medzi jeho lietadlom, ktoré je vybavené dátovým spojením, a všetkými stanovišťami ATC, ktoré môžu riadiť lety, ktoré prevádzkuje, s náležitým zohľadnením možných obmedzení pokrytia, ktoré vyplývajú z použitej komunikačnej technológie.

2. Bod 1 sa neuplatňuje na:

- a) lietadlá s individuálnym osvedčením letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 1. januárom 1995;
- b) lietadlá s individuálnym osvedčením letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 1. januárom 2018 a vybavené pred týmto dátumom zariadením pre dátové spojenie, ktoré zabezpečuje interoperabilitu aplikácií ATS v rámci siete lietadlo-zem v systéme vysielania a oznamovania údajov o lietadlách (Aircraft Communications Addressing and Reporting System – ACARS) a ktoré sa používa predovšetkým tam, kde sa radarový prehľad nedá zrealizovať;
- c) lietadlá s maximálnou schválenou kapacitou sedadiel 19 cestujúcich alebo menej a s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 45 359 kg (100 000 libier) alebo menej a s individuálnym osvedčením letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 5. februárom 2020;
- d) lietadlá, ktoré lietajú na účely skúšania, dodávky alebo údržby alebo ktorých komponenty dátového spojenia sú dočasne nefunkčné, za podmienok stanovených v príslušnom zozname minimálneho vybavenia;
- e) kombinácie typov a modelov lietadiel uvedených v dodatku I;
- f) kombinácie typov a modelov lietadiel uvedených v dodatku II, ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané pred 5. februárom 2020.

AUR.COM.2010 Prevádzkové postupy a výcvik v oblasti DLS

Prevádzkovatelia lietadiel prijímú potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť:

- a) súlad svojich prevádzkových postupov s touto hlavou a zohľadnenie týchto postupov vo svojich prevádzkových príručkách a

- b) riadne oboznámenie zamestnancov prevádzkujúcich zariadenia dátového spojenia s touto hlavou a ich primerané vyškolenie na pracovné funkcie.

HLAVA 2 – KANÁLOVÝ ODSTUP PRI HLASOVEJ KOMUNIKÁCI

AUR.COM.3001 Rozsah pôsobnosti

Táto hlava sa vzťahuje len na lety prevádzkované ako všeobecná letová prevádzka v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba, ktorý je súčasťou európskeho regiónu (EUR) organizácie ICAO a kde sa poskytujú hlasové rádiokomunikačné služby lietadlo-zem a zem-zem vo frekvenčnom pásme 117,975 – 137 MHz. Letová informačná oblasť Kanárskych ostrovov (FIR)/UIR je z rozsahu uplatňovania vylúčená.

AUR.COM.3005 Požiadavky na vybavenie lietadla

1. Prevádzkovatelia lietadiel zabezpečia, aby všetky zariadenia na hlasovú komunikáciu uvedené do prevádzky po 17. novembri 2013 mali možnosť kanálového odstupu 8,33 kHz a aby boli schopné naladiť kanály s odstupom 25 kHz.
 2. Výnimky z povinnosti, podľa ktorej pri prevádzkovaní lietadla povinne vybaveného rádiovým zariadením musí mať toto rádiové zariadenie možnosť kanálového odstupu 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.
-

Dodatok I

Výnimky uvedené v bode 2 písm. e) ustanovenia AUR.COM.2005:

Typ/séria/model lietadla	Výrobca	Označenie typu ICAO
Všetky AN-12	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
Všetky IL-76	Iľjušin	IL76
Všetky A300	Airbus	A30B A306 A3ST
Všetky A310	Airbus	A310
A-319/-320/-321 s osvedčením letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným v období od 1. januára 1995 do 5. júla 1999 vrátane	Airbus	A319 A320 A321
Všetky A340	Airbus	A342 A343 A345 A346
A318-112	Airbus	A318
AVROLINER (RJ-100)	AVRO	RJ1H
AVROLINER (RJ-85)	AVRO	RJ85
BA146-301	British Aerospace	B463
B717-200	Boeing	B712
B737-300	Boeing	B733
B737-400	Boeing	B734
B737-500	Boeing	B735
B747-400	Boeing	B744
B757-200	Boeing	B752
B757-300	Boeing	B753
B767-200	Boeing	B762
B767-300	Boeing	B763
B767-400	Boeing	B764
MD-82	Boeing	MD82
MD-83	Boeing	MD83
Všetky MD-11	Boeing	MD11
CL-600-2B19 (CRJ100/200/440)	Bombardier	CRJ1/CRJ2
Dornier 328-100	Dornier	D328
Dornier 328-300	Dornier	J328
Fokker 70	Fokker	F70
Fokker 100	Fokker	F100

Séria King Air (90/100/200/300)	Beechcraft	BE9L BE20 B350
Hercules L-382-G-44K-30	Lockheed	C130
SAAB 2000/SAAB SF2000	SAAB	SB20

Dodatok II

Výnimky uvedené v bode 2 písm. f) ustanovenia AUR.COM.2005

Typ/séria/model lietadla	Výrobca	Označenie typu ICAO
Séria A330 200/300	Airbus	A332/A333
Global Express/5000 BD-700-1A10/1A11	Bombardier	GLEX/GL5T
CL-600-2C10 (CRJ-700)	Bombardier	CRJ7
C525C, CJ4	Cessna	C25C
C560XL (Citation XLS+)	Cessna	C56X
Všetky Falcon 2000	Dassault	F2TH
Všetky Falcon 900	Dassault	F900
EMB-500 (Phenom 100)	Embraer	E50P
EMB-505 (Phenom 300)	Embraer	E55P
EMB-135BJ (Legacy 600)	Embraer	E35L
EMB-135EJ (Legacy 650)	Embraer	E35L
EMB-145 (135/140/145)	Embraer	E135 E145, E45X
PC-12	Pilatus	PC12

PRÍLOHA II

Prehľad

(Časť SUR)

AUR.SUR.1001 Predmet

V tejto časti sa stanovujú požiadavky na vybavenie lietadla a prevádzkové predpisy vzhľadom na využívanie vzdušného priestoru zahŕňajúce uplatniteľné požiadavky na prehľad.

HLAVA 1 – ZÁVISLÝ KOOPERATÍVNY PREHĽAD

AUR.SUR.2001 Rozsah pôsobnosti

1. Táto hlava sa vzťahuje len na lety prevádzkované ako všeobecná letová prevádzka v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba, ktorý je súčasťou regiónu EUR Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO).
2. Bez ohľadu na bod 1 sa ustanovenie AUR.SUR.2015 uplatňuje na všetky lety prevádzkované v rámci všeobecnej letovej prevádzky.

AUR.SUR.2005 Požiadavky na vybavenie lietadla

1. Prevádzkovatelia lietadiel zabezpečia, aby:
 - a) lietadlá boli vybavené prevádzkyschopnými transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú tieto podmienky:
 - i) disponujú palubným módom S základného prehľadu (Mode S Elementary Surveillance – ELS);
 - ii) majú dostatočnú kontinuitu na to, aby nepredstavovali prevádzkové riziko;
 - b) lietadlá s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov, ktorých individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti bolo prvýkrát vydané 7. júna 1995 alebo neskôr, boli vybavené prevádzkyschopnými transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú tieto podmienky:
 - i) okrem schopností uvedených v písmene a) bode i) disponujú 1 090 MHz rozšíreným squitterom (ES) automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) Out;
 - ii) majú dostatočnú kontinuitu na to, aby nepredstavovali prevádzkové riziko;
 - c) lietadlá s pevnými krídlami s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov, ktorých individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti bolo prvýkrát vydané 7. júna 1995 alebo neskôr, boli vybavené prevádzkyschopnými transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú tieto podmienky:
 - i) okrem schopností uvedených v písmene a) bode i) a písm. b) bode i) disponujú palubným módom S posilneného prehľadu (Mode S Enhanced Surveillance – EHS);
 - ii) majú dostatočnú kontinuitu na to, aby nepredstavovali prevádzkové riziko.
2. Bod 1 písm. b) a c) sa neuplatňujú na lietadlá, ktoré patria do jednej z týchto kategórií:
 - a) lietadlá, ktorých let sa realizuje na účely údržby;
 - b) lietadlá, ktoré letia na vývoz;
 - c) lietadlá, ktorých prevádzka sa skončí do 31. októbra 2025.
3. Prevádzkovatelia lietadiel s individuálnym osvedčením letovej spôsobilosti vydaným pred 7. decembrom 2020 musia spĺňať ustanovenia bodu 1 písm. b) a c) za týchto podmienok:
 - a) pred 7. decembrom 2020 zaviedli program modernizácie, ktorým sa preukazuje súlad s bodom 1 písm. b) a c);

- b) uvedené lietadlá nevyužili žiadne finančné prostriedky Únie poskytnuté na uvedenie takýchto lietadiel do súladu s požiadavkami stanovenými v bode 1 písm. b) a c).
4. Prevádzkovatelia lietadiel zabezpečia, aby lietadlá vybavené v súlade s bodmi 1, 2 a 3 a s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov boli prevádzkované s výberovým anténovým príjmom.

AUR.SUR.2010 Nefunkčný transpondér

V prípade lietadla, kde schopnosť transpondérov spĺňať požiadavky uvedené v bode 1 písm. b) a c) ustanovenia AUR.SUR.2005 dočasne nefunguje, sú prevádzkovatelia oprávnení prevádzkovať takéto lietadlo najviac 3 po sebe nasledujúce dni.

AUR.SUR.2015 Transpondér s 24-bitovou adresou ICAO lietadla

Prevádzkovatelia lietadiel zabezpečia, aby všetky transpondéry módu S na palube lietadiel, ktoré prevádzkujú, fungovali s 24-bitovou adresou ICAO lietadla, ktorá zodpovedá registrácii, ktorá bola pridelená štátom, v ktorom je lietadlo zaregistrované.

AUR.SUR.2020 Prevádzkové postupy a výcvik v oblasti prehľadu

Prevádzkovatelia lietadiel prijímú potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť:

- a) súlad svojich prevádzkových postupov s touto hlavou a zohľadnenie týchto postupov vo svojich prevádzkových príručkách a
- b) riadne oboznámenie zamestnancov prevádzkujúcich prehľadové zariadenia s touto hlavou a ich primerané vyškolenie na pracovné funkcie.
-