Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1265/2007 НА КОМИСИЯТА**

от 26 октомври 2007 година

за определяне на изисквания за честотно отстояние между гласовите канали въздух-земя за Единното европейско небе

(Текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 283, 27.10.2007 г., стр. 25)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 година	L 281	1	13.10.2012 г.

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1265/2007 НА КОМИСИЯТА

от 26 октомври 2007 година

за определяне на изисквания за честотно отстояние между гласовите канали въздух-земя за Единното европейско небе

(Текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламента за оперативна съвместимост) ([1]), и по-специално член 3, параграф 1 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамковия регламент) ([2]), и по-специално член 8, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

(1) Увеличението в натовареността на въздушното движение в рамките на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (наричана по-долу EATMN) доведе до изискването за увеличаване на капацитета за управление на въздушното движение. Това доведе до необходимост от оперативни подобрения, като например ново разделяне на сектори на въздушното пространство, което на свой ред доведе до необходимост от допълнителни присвоявания на честоти в УКВ честотния диапазон (VHF).

(2) Поради трудности със задоволяване на нуждите за присвояване на честоти в УКВ честотния диапазон в радиочестотната лента от 117,975 до 137 MHz на въздушна подвижна служба и предвид ограниченията за разширяване на разпределения спектър и/или многократното използване на честоти, Международната организация за гражданско въздухоплаване (наричана по-долу ICAO) реши да намали каналното отстояние от 25 на 8,33 kHz.

(3) След решенията на ICAO, взети през 1994 и 1995 г., над полетно ниво (изписвано по-долу като ПН) 245 в региона EUR по ICAO, през октомври 1999 г. между каналите бе въведено 8,33 kHz канално отстояние. Първоначално наличието на борда на въздухоплавателното средство на радиотехническо оборудване, което може да работи с 8,33 kHz канално отстояние, бе въведено като задължително от 7 държави, като впоследствие от октомври 2002 г. задължителното му наличие на борда на въздухоплавателното средство бе въведено от 23 държави.

(4) В съответствие с предвиденото увеличаване на нуждите от присвояване на честоти в УКВ честотния диапазон, през 2002 г. ICAO взе решение да пристъпи към въвеждането на 8,33 kHz канално отстояние под ПН 245, като изиска Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) да ръководи въвеждането. Впоследствие Постоянната комисия на Евроконтрол препоръча в региона EUR по ICAO от 15 март 2007 г. да се премине към въвеждане на 8,33 kHz канално отстояние над полетно ниво 195.

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.
([2]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

▼B

(5) Очаква се през идните години натовареността на движението да нараства, което предполага съответно нужда от допълнителни изисквания в УКВ честотния диапазон. Въвеждането на 8,33 kHz канално отстояние над полетно ниво 195 следователно трябва да се счита за първа стъпка, която ще трябва своевременно да се провери на основата на подходяща оценка на експлоатацията, безопасността и икономическия ефект.

(6) На Евроконтрол бе даден мандат съгласно член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 да разработи изисквания за съгласувано въвеждане на гласова комуникация въздух-земя, използваща намалено канално отстояние от 8,33 kHz. Настоящият регламент се основава на получения в резултат на това мандатен доклад от 12 октомври 2006 г.

(7) С цел да се осигури оперативна съвместимост гласовите комуникации между земята и борда на въздухоплавателното средство, с 8,33 kHz канално отстояние, трябва да отговарят на общ минимум от изисквания към работните характеристики.

(8) Еднообразното прилагане на специфични процедури във въздушното пространство на Единното европейско небе е от основно значение за постигането на оперативна съвместимост и непрекъснатост на работата.

(9) Информацията за възможност за използване на 8,33 kHz канално отстояние при полетите трябва да бъде включена в полетния план, обработван и предаван между органите за контрол на въздушното движение.

(10) Настоящият регламент следва да не обхваща военните операции и учения, посочени в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

(11) В заявление на държавите-членки относно военните въпроси, отнасящи се до Единното европейско небе ([1]), държавите-членки обявиха, че ще си сътрудничат, като вземат предвид националните военни изисквания, така че концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство да се прилага изцяло и еднакво във всички държави-членки от всички потребители на въздушното пространство. За тази цел гласовата комуникация въздух-земя, използваща намалено канално отстояние от 8,33 kHz, трябва да бъде внедрена от всички потребители на въздушното пространство.

(12) Обработването като основен въздушен трафик на държавни въздухоплавателни средства, които не са снабдени с оборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние, може да доведе до повишена натовареност на ръководството на въздушното движение и да окаже вредно влияние върху капацитета и нивата на безопасност на EATMN. За да се минимизира подобно вредно влияние, трябва да има стремеж към възможно по-голяма степен на оборудване на държавните въздухоплавателни средства със съоръжения, способни да работят с 8,33 kHz канално отстояние.

(13) Транспортните държавни въздухоплавателни средства представляват най-многобройната категория държавни въздухоплавателни средства, като основно въздушно движение във въздушното пространство, за което се прилага настоящият регламент. Следователно снабдяването на такива държавни въздухоплавателни средства с радиооборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние, трябва да бъде приоритетно.

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 9.

▼B

(14) Пречки от техническо или финансово естество могат да възпрепятстват държавите-членки да оборудват някои категории държавни въздухоплавателни средства със съоръжения, способни да работят с 8,33 kHz канално отстояние. В такива случаи Комисията следва да бъде уведомена.

(15) Доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да установят планове по отношение на обработването на държавните въздухоплавателни средства, които не могат да бъдат съоръжени с радиотехническо оборудване за 8,33 kHz канално отстояние, с цел да осигурят нивата на безопасност.

(16) С оглед на поддържането или повишаването на съществуващите нива на безопасност на операциите, от държавите-членки следва да се изисква да гарантират, че заинтересованите страни правят оценка на безопасността, включваща определяне на рисковете, и провеждат процеси за оценка на риска и намаляването му. Хармонизираното осъществяване на тези процеси по отношение на системите, обхванати от настоящия регламент, изисква определянето на конкретни изисквания за безопасност за всички изисквания за оперативна съвместимост и експлоатационни характеристики.

(17) В съответствие с член 3, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 552/2004 правилата за въвеждане за оперативната съвместимост следва да описват специфичните процедури за оценка на оперативната съвместимост, които се използват за оценяване на съответствието или на годността за използване на съставните части, както и за проверка на системите.

(18) Нивото на развитие на пазара на съставните части, за които се прилага настоящият регламент е такова, че техните съответствие и годност за използване могат да бъдат задоволително оценявани чрез вътрешен производствен контрол, използвайки процедурите, основаващи се на Модул А от приложението към Решение 93/465/ЕИО на Съвета от 22 юли 1993 г. относно модулите за различните фази на процедурите за оценяване на съответствието и правилата за поставяне и използване на маркировката за съответствие CE, които са предназначени за използване в директивите за техническо хармонизиране ([1]).

(19) Предвидените в настоящия регламент мерки са в съответствие със становището на Комитета за единно небе, учреден по член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и приложно поле

1. Настоящият регламент установява изискванията за съгласуваното въвеждане на гласова комуникация въздух-земя, използваща намалено отстояние между радиочестиотните канали от 8,33 kHz.

([1]) ОВ L 220, 30.8.1993 г., стр. 23.

▼B

2. Настоящият регламент се прилага за системите за гласова комуникация въздух-земя, използващи 8,33 kHz канално отстояние в радиочестотната лента от 117,975 до 137 MHz на въздушна подвижна служба, техните съставни части и съответните процедури, системите за обработка на полетни данни, използвани от органите за контрол на въздушното движение, обслужващи общото въздушно движение, както и за техните съставни части и съответните процедури.

3. Настоящият регламент се прилага за всички полети, които се явяват като основно въздушно движение над полетно ниво 195, във въздушното пространство на региона EUR по ICAO, където държавите-членки са отговорни за обслужване на въздушното движение в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([1]), с изключение на член 4, който се прилага също под полетно ниво 195.

4. В рамките на първа алинея от член 4 от Регламент (ЕО) № 730/2006 на Комисията ([2]) държавите-членки могат да позволяват дерогиране от задълженията в посочения регламент за наличието на радиотехническо оборудване на борда при полети, осъществявани по правилата за визуални полети.

Член 2

Дефиниции

За целите на настоящия регламент се прилагат дефинициите, предвидени в член 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

Следните дефиниции също се прилагат:

1. „8,33 kHz канално отстояние“ означава защитна радиочестотна лента с ширина 8,33 kHz, разположена между съседни канали;

2. „канал“ означава цифрово обозначение, използвано при настройката на радиотехническо оборудване за гласова комуникация, което позволява еднозначно разпознаване на съответстващите честота за радиовръзка и канално отстояние;

3. „орган за контрол на въздушното движение“ (наричан по-долу „орган за КВД“) е общ термин, означаващ в съответните случаи районен контролен център, орган за контрол на подхода или летищна контролна кула;

4. „районен контролен център“ (наричан по-долу РКЦ) е орган за осигуряване на КВД на контролирани полети в контролираните райони под негова юрисдикция;

▼M1

5. „полети, изпълнявани по правилата за визуални полети“ (полети по ПВП) означава всички полети, изпълнявани по правилата за визуални полети;

▼B

6. „присвоявания на честоти в УКВ честотен диапазон (VHF)“ означава назначаване на честота от УКВ честотен диапазон (VHF) за аеронавигационно обслужване за целите на експлоатацията на радиотехническо оборудване за гласова комуникация;

7. „система с изместена носеща честота“ означава система, използвана в случаи, при които радиопокритието на един радиочестотен канал не може да бъде осигурено от една комбинация от предавател и приемник и при които, с цел да се минимизират проблемите, свързани със смущенията, сигналите биват изместени спрямо основната носеща честота;

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.
([2]) ОВ L 128, 16.5.2006 г., стр. 3.

▼B

8. „зададено работно покритие“ означава частта от въздушното пространство, в която се осигурява дадена радиослужба и в което се осигурява защита на честотите за радиослужбата;

9. „оператор“ е лице, организация или предприятие, което се занимава или предлага да се занимава с експлоатация на въздухоплавателно средство;

10. „работна позиция“ означава обзавеждането и техническото оборудване, на които член на персонала за обслужване на въздушното движение осъществява задачи във връзка с работата си;

11. „радиотелефония“ означава форма на радиовръзка, която е предназначена предимно за обмен на информация в речева форма;

12. „договор за взаимодействие“ означава споразумение между два съседни органа за КВД, което специфицира как ще се съгласуват техните съответни отговорности по отношение на КВД;

13. „интегрирана система за първоначална обработка на полетни планове“ (наричана по-долу IFPS) означава система в Европейската мрежа за управление на въздушното движение, посредством която се предоставя централизирана услуга за планиране на полетите и разпространението им и която се занимава с приемане, потвърждаване и разпространение на полетни планове във въздушното пространство, попадащо в обхвата на настоящия регламент;

14. „държавно въздухоплавателно средство“ означава всяко въздухоплавателно средство, което се използва за военни, митнически или полицейски цели;

15. „държавно въздухоплавателно средство от транспортен тип“ означава държавно въздухоплавателно средство с неподвижно крило, което е проектирано за целите на превоза на хора и/или товари.

Член 3

Оперативна съвместимост и изисквания за изпълнение

1. Без да се засягат разпоредбите на член 5, операторите гарантират, че най-късно до 15 март 2008 г. техните въздухоплавателни средства са снабдени с радиотехническо оборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние.

2. В допълнение към способността да работи с 8,33 kHz канално отстояние, оборудването, посочено в параграф 1, може да се настройва на канали с 25 kHz канално отстояние, както и да работи в среда, която използва система с изместена носеща честота.

3. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че за сектори с полетно ниво равно или над 195, най-късно до 3 юли 2008 г. всички присвоявания на честоти за гласова комуникация в УКВ честотния диапазон (VHF) са съобразени с 8,33 kHz канално отстояние.

4. Параграф 3 не се прилага по отношение на сектори, в които се използва система с изместена носеща честота и 25 kHz канално отстояние.

5. Държавите-членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че на доставчиците на аеронавигационно обслужване се осигуряват подходящи присвоявания на честоти от УКВ честотния диапазон (VHF).

▼B

6. Доставчиците на аеронавигационно обслужване извършват присвояванията на честоти в УКВ честотния диапазон (VHF), посочени в параграф 5. Ако при извънредни обстоятелства не е възможно спазването на параграф 3, държавите-членки съобщават причините на Комисията.

7. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че работните характеристики на техните системи за гласова комуникация, използващи 8,33 kHz канално отстояние, отговарят на стандартите на ICAO, посочени в приложение I, точка 1.

8. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че техните системи за гласова комуникация, използващи 8,33 kHz канално отстояние, позволяват приемлива от оперативна гледна точка гласова комуникация между ръководителите на полети и пилотите в рамките на зададеното работно покритие.

9. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че работните характеристики на наземното приемо-предавателно оборудване, инсталирано в рамките на системите за гласова комуникация, 8,33 kHz канално отстояние, отговаря на посочените в приложение I, точка 1 стандарти на ICAO по отношение на стабилността на работната честота, модулацията, чувствителността, ефективната ширина на честотната лента на пропускане и потискането по съседен канал.

10. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че работните характеристики на техните системи за гласова комуникация въздух-земя, използваща 8,33 kHz канално отстояние, отговарят на стандартите на ICAO, посочени в приложение I, точка 2.

11. Документът на Европейската организация за оборудване за гражданското въздухоплаване (Eurocae), посочен в приложение I, точка 3, се счита за достатъчно условие за съответствие по отношение на изискванията за стабилността на работната честота, модулацията, чувствителността, ефективната ширина на честотната лента на пропускане и потискането по съседен канал, определени в стандартите на ICAO, посочени в приложение I, точка 2.

12. Доставчиците на аеронавигационно обслужване въвеждат съобщението и процесите на съгласуване в техните системи за обработка на полетни данни в съответствие с Регламент (ЕО) № 1032/2006 на Комисията ([1]), както следва:

а) информацията за възможността даден полет да използва 8,33 kHz канално отстояние се предава между органите за КВД;

б) информацията за възможността даден полет да използва 8,33 kHz канално отстояние се осигурява на съответната работна позиция;

в) ръководителят на полети разполага със средства да променя информацията за това дали даден полет може да използва 8,33 kHz канално отстояние.

Член 4

Свързани процедури

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване и операторите гарантират, че за определянето на канала за предаване на радиотелефонната комуникация в УКВ честотния диапазон (VHF) се използват всичките шест цифри от цифровото му обозначение, освен когато както петото, така и шестото число са нули, като в такъв случай се използват само първите четири цифри.

([1]) ОВ L 186, 7.7.2006 г., стр. 27.

▼B

2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване и операторите гарантират, че техните процедури за гласова комуникация въздух-земя отговарят на разпоредбите на ICAO, дадени в приложение I, точка 4.

3. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че процедурите, приложими за въздухоплавателни средства, снабдени с оборудване за 8,33 kHz канално отстояние, и за въздухоплавателни средства, които не са снабдени с такова оборудване, са указани в договорите за взаимодействие между органите за КВД.

4. Операторите, изпълняващи полетите, посочени в член 1, параграф 3, над полетно ниво 195, както и агентите, действащи от тяхно име, гарантират, че в допълнение към буквата S и/или други букви, използвани според нуждите, в позиция 10 на полетния план, е добавена и буквата Y в случай на въздухоплавателно средство, снабдено с радиотехническо оборудване за 8,33 kHz канално отстояние, или че в позиция 18 е добавен указател STS/EXM833 в случай на въздухоплавателно средство, което не е оборудвано, но е освободено от изискването за задължителното за борда радиооборудване. Въздухоплавателно средство, което по принцип е способно да бъде експлоатирано на ПН 195, което е съоръжено с радиооборудване за 8,33 kHz канално отстояние, но за което се планира да лети под това полетно ниво, включва в позиция 10 на полетния план буквата Y.

5. В случай на промяна в статуса по отношение на способността за работа с 8,33 kHz канално отстояние за даден полет, операторите или агентите, действащи от тяхно име, изпращат съобщение за промяна до IFPS с подходящия указател, въведен в съответната позиция.

6. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че IFPS обработва и разпространява информацията за способност за работа с 8,33 kHz канално отстояние, получена от полетните планове.

Член 5

Държавно въздухоплавателно средство

1. Държавите-членки гарантират, че държавните въздухоплавателни средства от транспортен тип са съоръжени с радиотехническо оборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние най-късно до 3 юли 2008 г.

2. Без да се засягат изискванията от националните процедури за съобщаването на информация относно държавните въздухоплавателни средства, най-късно до 3 януари 2008 г. държавите-членки съобщават на Комисията списъка на държавните въздухоплавателни средства от транспортен тип, които няма да бъдат съоръжени с радиооборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние в съответствие с параграф 1, поради:

а) извеждане от експлоатация до 31 декември 2010 г.;

б) ограничения, свързани с доставянето.

Когато ограничения, свързани с доставянето, препятстват спазването на параграф 1, държавите-членки също така съобщават на Комисията най-късно до 3 януари 2008 г. датата, до която съответното въздухоплавателно средство ще бъде съоръжено с радиооборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние. Тази дата не може да бъде по-късна от 31 декември 2012 г.

▼B

3. Държавите-членки гарантират, че държавните въздухоплавателни средства от транспортен тип са съоръжени с радиотехническо оборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние, най-късно до 31 декември 2009 г.

4. Без да се засягат изискванията от националните процедури за съобщаването на информация относно държавните въздухоплавателни средства, най-късно до 30 юни 2009 г. държавите-членки съобщават на Комисията списъка на държавните въздухоплавателни средства от нетранспортен тип, които няма да бъдат съоръжени с радиооборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние в съответствие с параграф 3, поради:

а) непреодолими ограничения от технически и бюджетен характер;

б) извеждане от експлоатация до 31 декември 2010 г.;

в) ограничения, свързани с доставянето.

Когато ограничения, свързани с доставянето, препятстват спазването на параграф 3, държавите-членки също така съобщават на Комисията най-късно до 30 юни 2009 г. датата, до която съответното въздухоплавателно средство ще бъде съоръжено с радиооборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние. Тази дата не може да бъде по-късна от 31 декември 2015 г.

5. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че държавните въздухоплавателни средства, които не са съоръжени с радиотехническо оборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние, могат да бъдат поети за обслужване, при условие че могат да бъдат обработвани безопасно в рамките на капацитета на системата за управление на въздушното движение в УКВ честотни обхвати (UHF) или 25 kHz (VHF) с канално отстояние.

6. Държавите-членки публикуват процедурите за обслужване на държавни въздухоплавателни средства, несъоръжени с радиооборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние между каналите, в националните публикации за аеронавигационна информация.

7. Доставчиците на аеронавигационно обслужване съобщават всяка година на държавата-членка, която ги е назначила, своите планове за обслужване на държавни въздухоплавателни средства, несъоръжени с радиооборудване, способно да работи с 8,33 kHz канално отстояние, като определят тези планове, вземайки предвид ограниченията в капацитета, свързани с процедурите, посочени в параграф 6.

Член 6

Изисквания за безопасност

Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че всички промени в съществуващите системи, посочени в член 1, параграф 2, или въвеждането на нови системи, се предхождат от оценка на безопасността, включително определяне и оценка на риска и намаляването му, осъществявани от заинтересованите страни.

По време на тази оценка на безопасността специфицираните в приложение II изисквания се вземат предвид като минимум.

▼B

Член 7

Съответствие или годност за употреба на съставните части

1. Преди издаването на ЕО декларацията за съответствие или годност за употреба, посочена в член 5 от Регламент (ЕО) № 552/2004, производителите на съставни части на системите, посочени в член 1, параграф 2, оценяват съответствието или годността за употреба на тези съставни части в съответствие с изискванията, предвидени в приложение III, част А, към настоящия регламент, без да се засягат разпоредбите на параграф 2.

2. Когато се прилагат за бордовите съставни части на системите, посочени в член 1, параграф 2, процесите на сертифициране за летателна годност в съответствие с Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) се считат за приемливи процедури за оценка на съответствието на тези съставни части, ако включват доказателства за съответствие с изискванията на настоящия регламент по отношение на оперативната съвместимост, работата и безопасността.

Член 8

Проверка на системите

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които могат да покажат или са показали, че изпълняват условията, изложени в приложение IV, провеждат проверка на системите, посочени в член 1, параграф 2 в съответствие с изискванията, изложени в приложение III, част В.

2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които не могат да покажат, че изпълняват условията, изложени в приложение IV, възлагат на определен компетентен орган, за който е направено уведомление, проверка на системите, посочени в член 1, параграф 2. Тази проверка се провежда в съответствие с изискванията, изложени в приложение III, част Г.

Член 9

Допълнителни изисквания

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че всички техни съответни служители, са надлежно запознати с изискванията, поставени от настоящия регламент и са подходящо обучени за изпълнение на служебните си задължения.

2. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че персоналът, отговарящ за работата на IFPS във връзка с планирането на полетите, е надлежно запознат с изискванията, поставени от настоящия регламент и е подходящо обучен за изпълнение на служебните си задължения.

3. Доставчиците на аеронавигационно обслужване:

а) изготвят и поддържат оперативни наръчници, съдържащи необходимите инструкции и информация, създаващи условия всички съответни служители да прилагат разпоредбите на настоящия регламент;

([1]) ОВ L 240, 7.9.2002 г., стр. 1.

▼B

б) гарантират, че наръчниците, посочени в буква а), са достъпни и актуални, като тяхната актуализация и разпространение са обект на съответно управление на качеството и пълнотата на документацията;

в) гарантират, че работните методи и оперативните процедури са в съответствие с настоящия регламент.

4. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че централизираната служба за обработка и разпространение на полетното планиране:

а) изготвя и поддържа оперативни наръчници, съдържащи необходимите инструкции и информация, което създава условия всички съответни служители да прилагат разпоредбите на настоящия регламент;

б) гарантира, че наръчниците, посочени в буква а), са достъпни и актуални, като тяхната актуализация и разпространение са предмет на съответно управление на качеството и пълнотата на документацията;

в) гарантира, че работните методи и оперативните процедури са в съответствие с настоящия регламент.

5. Операторите, посочени в член 3, параграф 1, вземат необходимите мерки, за да гарантират, че персоналът, работещ с радиотехническо оборудване, е надлежно запознат с настоящия регламент и е подходящо обучен за използване на това оборудване, както и че, когато това е изпълнимо, в пилотската кабина са на разположение инструкции.

6. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират спазването на настоящия регламент, включително публикуването на съответната информация в националните сборници за аеронавигационна информация и публикация.

Член 10

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Стандарти и разпоредби, посочени в членове 3 и 4

1. Глава 2 „Въздушна подвижна радиослужба“, раздел 2.1 „Характеристики на системата за комуникация въздух-земя в УКВ честотен диапазон (VHF)“ и раздел 2.2 „Системни характеристики на наземните авиационни станции“ от приложение 10, том III, част 2 (първо издание — юли 1995 г., включващо Изменение № 80) на ICAO.

2. Глава 2 „Въздушна подвижна радиослужба“, раздел 2.1 „Характеристики на системата за комуникация въздух-земя в УКВ честотен диапазон (VHF)“, раздел 2.3.1 „Функция на предаване“ и раздел 2.3.2 „Функция на приемане“, без подраздел 2.3.2.8 „Пренос на данни в УКВ честотен диапазон — Устойчивост на смущения“ от приложение 10, том III, част 2 (първо издание — юли 1995 г., включващо Изменение № 80) на ICAO.

3. Минимални работни технически изисквания на Eurocae за бордови приемопредавател за УКВ честотен диапазон (VHF), работещ в честотния обхват 117,975—137,000 MHz, Документ ED-23B, Изменение 3, декември 1997 г.

4. Раздел 12.3.1.4 „8,33 kHz канално отстояние“ от ICAO PANS-ATM Док. 4444 (четиринадесето издание — 2001 г., включващо Изменение № 4).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Изисквания за безопасност, посочени в член 6

1. Изискванията за оперативна съвместимост и експлоатационните характеристики, специфицирани в член 3, параграфи 1 и 12, се считат също за изисквания за безопасност.

2. Изискванията по съответните процедури, специфицирани в член 4, параграфи 1 и 2, се считат също за изисквания за безопасност.

3. Свързаните с държавни въздухоплавателни средства изисквания, специфицирани в член 5, параграфи 1, 3, 5 и 7, се считат също за изисквания за безопасност.

4. Изискванията за съответствие, специфицирани в член 9, параграфи 1, 3, 5 и 6, се считат също за изисквания за безопасност.

5. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че интерфейсът човек-машина на оборудването за ръководители на полети, изобразяващ каналите в УКВ честотния диапазон (VHF) е съобразен с процедурите за радиотелефония в УКВ честотния диапазон (VHF).

6. Доставчиците на аеронавигационно обслужване правят оценка на въздействието на въздухоплавателно средство, несъоръжено с оборудване за 8,33 kHz канално отстояние, снижаващо под полетно ниво 195, като отчитат фактори като минимална безопасна височина на прелитане и определят дали са необходими промени в капацитета на сектора, конфигурацията/дизайна и съоръженията във въздушното пространство.

7. Държавите-членки гарантират, че преди съгласуване на конвертирани от 25 kHz на 8,33 kHz радиоканали в таблица COM2 на документ 7754 на ICAO, е проведен пробен период от минимум 4 седмици, през което време е извършена проверка за безопасна работа.

8. Държавите-членки гарантират, че конвертирането от 25 на 8,33 kHz се извършва при съблюдаване на критериите на ICAO за планиране на присвояването на честоти, описани в част II — „Критерии за планиране на присвояването на честоти за комуникацията въздух-земя в УКВ честотен диапазон“ от Ръководството за честотно управление — ICAO EUR Док. 011 (2005).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ЧАСТ А

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА УПОТРЕБА НА СЪСТАВНИТЕ ЧАСТИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 7

1. Дейностите по проверката демонстрират съответствието на съставните части с изискванията на настоящия регламент или тяхната годност за употреба, когато тези съставни части са в действие в условия за изпитания.

2. Прилагането от страна на производителя на модула, описан в част Б, се счита за подходяща процедура за оценка на съответствието, чрез която се гарантира и обявява съответствието на съставните части. Допускат се също еквивалентни или по-строги процедури.

ЧАСТ Б

МОДУЛ ЗА ВЪТРЕШЕН ПРОИЗВОДСТВЕН КОНТРОЛ

1. Този модул описва процедурата, с която производителят или неговият упълномощен представител в Общността, който изпълнява задълженията, посочени в точка 2, гарантира и декларира, че въпросните съставни части отговарят на изискванията на настоящия регламент. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изготвя писмена декларация за съответствие или годност за употреба в съответствие с приложение III, точка 3, към Регламент (ЕО) № 552/2004.

2. Производителят изготвя техническата документация, описана в параграф 4, като той или негов упълномощен представител на територията на Общността, я държи, в продължение на най-малко 10 години след производството на последната съставна част на разположение на съответните национални контролни органи за проверка, както и на разположение на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които включват тези съставни части в техните системи. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, уведомява държавите-членки за това къде и как може да бъде предоставена горепосочената техническа документация.

3. Ако производителят не е установен в Общността, той определя лицето(лицата), което(които) пуска(т) съставните части на пазара на Общността. Това лице(лица) уведомява(т) държавите-членки за това къде и как може да бъде предоставена горепосочената техническа документация.

4. Техническата документация трябва да предоставя възможност за оценка на съответствието на съставните части с изискванията на настоящия регламент. Същата трябва, доколкото това има отношение към подобна оценка, да отразява проектирането, производството и работата на съставните части.

5. Производителят, или неговият упълномощен представител, трябва да съхранява копие от декларацията за съответствие или годност за употреба заедно с техническата документация.

ЧАСТ В

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКАТА НА СИСТЕМИТЕ, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 1

1. Проверката на системите, определени в член 1, параграф 2, демонстрира, че тези системи отговорят на изискванията за оперативна съвместимост, работни характеристики и безопасност, предвидени в настоящия регламент, в условия за изпитвания, която отразява особеностите на работната среда на тези системи. По-специално:

   — проверката на системите за комуникация въздух-земя показва, че 8,33 kHz каналното отстояние се използва при гласовата комуникация въздух-земя в УКВ честотния диапазон (VHF) в съответствие с член 3, параграф 3 и че работата на системите за гласова комуникация с 8,33 kHz канално отстояние е в съответствие с член 3, параграф 7,

▼B

— проверката на системите за обработка на полетни данни показва, че функционалните възможности, описани в член 3, параграф 12, са внедрени правилно.

2. Проверката на системите, посочени в член 1, параграф 2, се извършва в съответствие с подходящи и утвърдени практики за изпитване.

3. Инструментите, които се използват при проверката на системите, посочени в член 1, параграф 2, притежават подходящи функционални възможности.

4. Проверката на системите, посочени в член 1, параграф 2, възпроизвежда елементите на техническото досие, което се изисква в приложение IV, точка 3 към Регламент (ЕО) № 552/2004, а така също и следните елементи:

— описание на изпълнението,

— доклада от инспекциите и изпитанията, извършени преди пускането на системата в експлоатация.

5. Доставчикът на аеронавигационни услуги управлява дейностите по проверката, и по-специално:

— определя подходящата работна и техническа среда за оценка, отразяващи особеностите на работната среда,

— проверява дали планът за провеждане на изпитанията описва интегрирането на системите, посочени в член 1, параграф 2, в работна среда и средата за техническа оценка,

— проверява дали планът за провеждане на изпитанията осигурява пълно покриване на важащите за случая изисквания за оперативна съвместимост, работа и безопасност на настоящия регламент,

— осигурява съответствието и качеството на техническата документация и на плана за провеждане на изпитанията,

— планира организацията на изпитанията, персонала, инсталирането и конфигурирането на изпитателната платформа,

— извършва проверките и изпитванията, както е специфицирано в плана за провеждане на изпитванията,

— изготвя протокол, представящ резултатите от проверките и изпитванията.

6. Доставчикът на аеронавигационно обслужване гарантира, че системите, посочени в член 1, параграф 2, работещи в среда за оценка на работата, отговарят на изискванията за оперативна съвместимост, работа и безопасност на настоящия регламент.

7. При удовлетворително завършване на проверката за съответствие, доставчиците на аеронавигационно обслужване изготвят ЕО декларацията за проверка на системата и я представят на националния надзорен орган заедно с техническото досие, в съответствие с изискванията на член 6 от Регламент (ЕО) № 552/2004.

ЧАСТ Г

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКАТА НА СИСТЕМИ, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 2

1. Проверката на системите, определени в член 1, параграф 2, показва, че тези системи отговарят на изискванията за оперативна съвместимост, работни характеристики и безопасност, предвидени в настоящия регламент, в среда за изпитания, която отразява особеностите на работната среда на тези системи. По-специално:

— проверката на системите за комуникация въздух-земя показва, че 8,33 kHz каналното отстояние се използва при гласовата комуникация въздух-земя в УКВ честотния диапазон (VHF) в съответствие с член 3, параграф 3 и че работата на системите за гласова комуникация с 8,33 kHz канално отстояние е в съответствие с член 3, параграф 7,

▼B

— проверката на системите за обработка на полетни данни показва, че функционалните възможности, описани в член 3, параграф 12 са внедрени правилно.

2. Проверката на системите, посочени в член 1, параграф 2, се извършва в съответствие с подходящи и утвърдени практики за изпитване.

3. Инструментите, които се използват при проверката на системите, посочени в член 1, параграф 2, притежават подходящи функционални възможности.

4. Проверката на системите, посочени в член 1, параграф 2, възпроизвежда елементите на техническото досие, което се изисква в приложение IV, точка 3, към Регламент (ЕО) № 552/2004, а така също и следните елементи:

— описание на изпълнението,

— протокола от проверките и изпитанията, извършени преди пускането на системата в експлоатация.

5. Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя подходящата работна среда и средата за техническа оценка, отразяващи особеностите на работната среда, и осигурява извършването на дейностите по проверката от определен компетентен орган, за който е направено уведомление.

6. Определеният орган, за който е направено уведомление, управлява дейностите по проверката, и по-специално:

— проверява дали планът за изпитване описва интегрирането на системите, посочени в член 1, параграф 2, в работна среда и средата за техническа оценка,

— проверява дали планът за изпитване осигурява пълно покриване на важащите за случая изисквания за оперативна съвместимост, работа и безопасност на настоящия регламент,

— осигурява съответствието и качеството на техническата документация и на плана за изпитване,

— планира организацията на изпитванията, персонала, инсталирането и конфигурирането на изпитателната платформа,

— извършва проверките и изпитванията, както е специфицирано в плана за провеждане на изпитванията,

— изготвя протокола, представящ резултатите от проверките и изпитванията.

7. Определеният орган гарантира, че системите, посочени в член 1, параграф 2, работещи в среда за оценка на работата, отговарят на изискванията за оперативна съвместимост, работа и безопасност от настоящия регламент.

8. При удовлетворително завършване на задачите по проверката, определеният орган изготвя сертификат за съответствие по отношение на задачите, които е изпълнил.

9. След това доставчикът на аеронавигационно обслужване изготвя ЕО декларацията за проверка на системата и я представя на националния надзорен орган заедно с техническото досие, в съответствие с изискванията на член 6 от Регламент (ЕО) № 552/2004.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Условия, посочени в член 8

1. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да разполага в организацията с методи за докладване, които осигуряват и показват безпристрастност и независимост на преценката по отношение на дейностите по проверката.

2. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да гарантира, че персоналът, който е ангажиран в процесите на проверката, извършва проверките с възможно най-голяма професионална точност и с възможно най-голяма техническа компетентност и не е подложен на каквито и да било въздействия и стимули, особено от финансов характер, които биха могли да повлияят на преценката или на резултатите от проверките му, особено от лица или групи от лица, засегнати от резултатите от тези проверки.

3. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да гарантира, че персоналът, който е ангажиран в процесите на проверката, има достъп до оборудване, което му дава възможност да извършва правилно необходимите проверки.

4. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да гарантира, че персоналът, който е ангажиран в процесите на проверката, е преминал солидно техническо и професионално обучение, има задоволителни знания за изискванията за проверките, които той трябва да провежда, адекватен опит за такива операции, както и способностите, изисквани за изготвянето на декларациите, архивите и протоколите, които демонстрират, че проверките са били проведени.

5. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да гарантира, че персоналът, който е ангажиран в процесите на проверката, е в състояние да провежда проверките си безпристрастно. Възнаграждението му не трябва да зависи от броя на извършените проверки или от резултатите от тези проверки.