**Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του**

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1265/2007 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 26ης Οκτωβρίου 2007**

**για καθορισμό των απαιτήσεων σχετικά με τη διαυλοποίηση στις αερεπίγειες επικοινωνίες φωνής για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(ΕΕ L 283 της 27.10.2007, σ. 25)

Τροποποιείται από:

| | | Επίσημη Εφημερίδα | | |
|---|---|---|---|---|
| | | αριθ. | σελίδα | ημερομηνία |
| ►**M1** | Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής της 26ης Σεπτεμβρίου 2012 | L 281 | 1 | 13.10.2012 |

▼B

# ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1265/2007 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 26ης Οκτωβρίου 2007**

**για καθορισμό των απαιτήσεων σχετικά με τη διαυλοποίηση στις αερεπίγειες επικοινωνίες φωνής για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα) ([1]), και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 1,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο) ([2]), και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η αύξηση των επιπέδων εναέριας κυκλοφορίας εντός του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής ΕΑΤΜΝ) κατέστησε αναγκαία την αύξηση της χωρητικότητας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Αυτό οδήγησε στην ανάγκη για επιχειρησιακές βελτιώσεις —όπως ο επανακαθορισμός των τομέων του εναέριου χώρου— οι οποίες με τη σειρά τους οδήγησαν στην απαίτηση για εκχώρηση επιπλέον συχνοτήτων VHF.

(2) Επειδή είναι δύσκολο να ικανοποιηθούν τα αιτήματα για εκχώρηση συχνοτήτων VHF στη ζώνη 117,975 έως 137 MHz της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών — και δεδομένων των περιορισμών όσον αφορά την αύξηση του κατανεμημένου φάσματος ή/και την επαναχρησιμοποίηση συχνοτήτων — ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής ICAO) αποφάσισε να μειώσει τη διαυλοποίηση από τα 25 στα 8,33 kHz στην εν λόγω ζώνη.

(3) Σύμφωνα με τις αποφάσεις που έλαβε ο ICAO στο 1994 και 1995, η διαυλοποίηση 8,33 kHz εφαρμόστηκε για το επίπεδο πτήσης (στο εξής FL) 245 και άνω στην περιοχή EUR του ICAO τον Οκτώβριο του 1999. Αρχικά επτά κράτη επέβαλαν τον υποχρεωτικό εφοδιασμό των αεροσκαφών με τον συγκεκριμένο ραδιοεξοπλισμό ικανότητας διαυλοποίησης 8,33 kHz, ενώ ακολούθησαν άλλα 23 που θέσπισαν υποχρέωση εφοδιασμού από τον Οκτώβριο του 2002.

(4) Προκειμένου να ανταποκριθεί στην αύξηση της ζήτησης για εκχωρήσεις συχνοτήτων VHF, ο ICAO αποφάσισε το 2002 να εφαρμόσει τη διαυλοποίηση 8,33 kHz και κάτω από το FL 245, και ζήτησε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) να διαχειριστεί την εφαρμογή του μέτρου. Στη συνέχεια, η μόνιμη επιτροπή του Eurocontrol πρότεινε εφαρμογή της διαυλοποίησης 8,33 kHz άνω του FL 195 για την περιοχή EUR του ICAO από τις 15 Μαρτίου 2007.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.
([2]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

▼B

(5) Η αύξηση της κίνησης αναμένεται να συνεχιστεί κατά τα επόμενα χρόνια, γεγονός που συνεπάγεται και αύξηση της ζήτησης για επιπλέον συχνότητες VHF. Η εφαρμογή της διαυλοποίησης 8,33 kHz άνω του FL 195 πρέπει επομένως να θεωρείται μόνο ως ένα πρώτο βήμα, το οποίο θα χρειαστεί να αποτιμηθεί με την προοπτική τυχόν επέκτασής του εν ευθέτω χρόνω, βάσει μιας κατάλληλης αξιολόγησης επιπτώσεων που θα εξετάζει πτυχές επιχειρησιακές, ασφάλειας και οικονομικές.

(6) Το Eurocontrol έχει λάβει την εντολή, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, να εκπονίσει τις απαιτήσεις για τη συντονισμένη υιοθέτηση των βασισμένων στη μειωμένη ανά 8,33 kHz διαυλοποίηση αερεπιγείων επικοινωνιών φωνής. Ο εν λόγω κανονισμός βασίζεται στη σχετική έκθεση εντολής της 12ης Οκτωβρίου 2006.

(7) Προκειμένου να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα, τα συστήματα εδάφους και τα αερομεταφερόμενα συστήματα επικοινωνιών φωνής με διαυλοποίηση 8,33 kHz πρέπει να συμμορφώνονται με τις κοινές απαιτήσεις περί ελάχιστων επιδόσεων.

(8) Η ομοιόμορφη εφαρμογή ειδικών διαδικασιών εντός του εναέριου χώρου του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού είναι απαραίτητη για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας και των απρόσκοπτων λειτουργιών.

(9) Οι πληροφορίες σχετικά με το κατά πόσον ένα αεροσκάφος έχει ικανότητα διαυλοποίησης 8,33 kHz πρέπει να περιλαμβάνονται στο σχέδιο πτήσης, να υποβάλλονται σε επεξεργασία και να διαβιβάζονται μεταξύ των μονάδων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

(10) Ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να καλύπτει στρατιωτικές επιχειρήσεις και στρατιωτική εκπαίδευση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

(11) Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε μια γενική δήλωση επί στρατιωτικών θεμάτων που αφορούν τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό ([1]), όπου εξέφρασαν τη βούλησή τους να συνεργαστούν μεταξύ τους, λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές στρατιωτικές απαιτήσεις τους, προκειμένου η έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου να εφαρμοστεί πλήρως και ομοιόμορφα σε όλα τα κράτη μέλη και από όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου. Για τον σκοπό αυτό, οι βασισμένες στη μειωμένη ανά 8,33 kHz διαυλοποίηση αερεπίγειες επικοινωνίες φωνής θα πρέπει να εφαρμόζονται από όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου.

(12) Η εξυπηρέτηση μη εξοπλισμένων κρατικών αεροσκαφών που πετούν στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας που δεν έχουν ικανότητα διαυλοποίησης 8,33 kHz μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του φόρτου εργασίας στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας με αρνητικό αντίκτυπο ως προς τη χωρητικότητα και τα επίπεδα ασφάλειας του EATMN. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί αυτός ο αντίκτυπος, πρέπει να εξοπλιστεί το υψηλότερο δυνατό ποσοστό κρατικών αεροσκαφών με ραδιοεξοπλισμό με ικανότητα διαυλοποίησης 8,33 kHz.

(13) Τα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου αντιπροσωπεύουν τη μεγαλύτερη κατηγορία κρατικών αεροσκαφών που πετούν στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο, στον οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός. Πρέπει, κατά συνέπεια, να αποτελέσει προτεραιότητα η διασφάλιση του ότι αυτά τα κρατικά αεροσκάφη έχουν ραδιοεξοπλισμό με ικανότητα διαυλοποίησης 8,33 kHz.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 9.

▼B

(14) Περιορισμοί τεχνικής ή οικονομικής φύσης ενδέχεται να εμποδίζουν κάποια κράτη μέλη να εξοπλίσουν ορισμένες κατηγορίες κρατικών αεροσκαφών με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz. Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να ενημερώνεται η Επιτροπή.

(15) Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να καταρτίσουν σχέδια προκειμένου να αντιμετωπίσουν την εξυπηρέτηση των κρατικών αεροσκαφών που δεν μπορούν να εξοπλιστούν με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz, ώστε να διατηρήσουν τα προβλεπόμενα επίπεδα ασφάλειας.

(16) Προκειμένου να διατηρήσουν ή να ενισχύσουν τα υφιστάμενα επίπεδα ασφάλειας των επιχειρήσεών τους, τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι ενδιαφερόμενοι προβαίνουν σε αξιολόγηση της ασφάλειας, που περιλαμβάνει προσδιορισμό του κινδύνου και διαδικασίες εκτίμησης και περιορισμού της επικινδυνότητας. Η εναρμονισμένη εφαρμογή των διαδικασιών αυτών στα συστήματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός επιβάλλει τον προσδιορισμό ειδικών απαιτήσεων ασφάλειας για όλες τις προδιαγραφές διαλειτουργικότητας και επιδόσεων.

(17) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, οι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα πρέπει να περιγράφουν τις ειδικές διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που πρέπει να ακολουθούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων καθώς και για τον έλεγχο των συστημάτων.

(18) Ο βαθμός ωριμότητας της αγοράς για τα συστατικά στοιχεία στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός είναι τέτοιος ώστε η συμμόρφωση ή η καταλληλότητά τους προς χρήση να μπορεί να αξιολογείται ικανοποιητικά μέσω του εσωτερικού ελέγχου παραγωγής, με εφαρμογή των διαδικασιών που βασίζονται στην ενότητα Α του παραρτήματος της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης ([1]).

(19) Τα μέτρα που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού που συστάθηκε βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

**Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις απαιτήσεις για τη συντονισμένη υιοθέτηση των βασισμένων στη διαυλοποίηση 8,33 kHz αερεπίγειων επικοινωνιών φωνής.

([1]) ΕΕ L 220 της 30.8.1993, σ. 23.

▼B

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε συστήματα αερεπίγειων επικοινωνιών φωνής που λειτουργούν με βάση διαυλοποίηση 8,33 kHz, εντός της ζώνης 117,975 — 137 MHz της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας επικοινωνιών, στα συστατικά στοιχεία τους και στις συναφείς διαδικασίες, καθώς και σε συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης που εξυπηρετούν μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν υπηρεσίες για τη γενική εναέρια κυκλοφορία, στα συστατικά στοιχεία τους και στις συναφείς διαδικασίες.

3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας άνω του FL 195, εντός του εναέριου χώρου της περιοχής EUR του ICAO όπου τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), με εξαίρεση το άρθρο 4 το οποίο εφαρμόζεται και κάτω του ΕΠ 195.

4. Βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 730/2006 της Επιτροπής ([2]), τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν παρεκκλίσεις ως προς τις υποχρεώσεις περί εναέριας μεταφοράς που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό για τις πτήσεις που εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως.

*Άρθρο 2*

**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. ως «διαυλοποίηση 8,33 KHz ή διαχωρισμός διαύλων ανά 8,33 KHz», νοείται ο διαχωρισμός μεταξύ δύο παρακείμενων διαύλων ανά 8,33 kHz·

2. ως «δίαυλος ή κανάλι», νοείται αριθμητική ένδειξη που χρησιμοποιείται σε σχέση με τον συντονισμό μιας συσκευής επικοινωνιών φωνής, η οποία επιτρέπει τη μοναδική ταυτοποίηση της εφαρμοζόμενης συχνότητας ραδιοεπικοινωνίας και της αντίστοιχης διαυλοποίησης·

3. ως «μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» (στο εξής «μονάδα ATC») νοείται, κατά περίπτωση, κέντρο ελέγχου περιοχής, μονάδα ελέγχου προσέγγισης ή πύργος ελέγχου αεροδρομίου·

4. ως «κέντρο ελέγχου περιοχής» (στο εξής «ACC»), νοείται μονάδα που εγκαθιδρύεται για να παρέχει υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για ελεγχόμενες πτήσεις σε περιοχή ελέγχου που υπάγεται στην αρμοδιότητά του·

▼M1

5. ως «πτήσεις εκτελούμενες με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR)», πτήσεις που διεξάγονται με κανόνες πτήσης εξ όψεως·

▼B

6. ως «εκχώρηση συχνοτήτων VHF», νοείται εκχώρηση συχνοτήτων VHF σε αεροναυτική ραδιοϋπηρεσία με σκοπό τη λειτουργία συσκευών επικοινωνιών φωνής·

7. ως «σύστημα μετατόπισης από τη φέρουσα», νοείται οποιοδήποτε σύστημα το οποίο χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις όπου η ραδιοκάλυψη δεν μπορεί να διασφαλιστεί από έναν και μόνο συνδυασμό πομπού και δέκτη και όπου τα σήματα μετατοπίζονται από την κύρια φέρουσα συχνότητα ώστε να ελαχιστοποιούνται τα προβλήματα παρεμβολών·

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.
([2]) ΕΕ L 128 της 16.5.2006, σ. 3.

▼B

8. ως «καθορισμένη επιχειρησιακή κάλυψη», νοείται ο όγκος του εναέριου χώρου εντός του οποίου παρέχεται συγκεκριμένη υπηρεσία, η οποία και διασφαλίζεται με προστασία συχνότητας·

9. ως «φορέας εκμετάλλευσης», νοείται οποιοδήποτε πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που συμμετέχει ή προσφέρεται να συμμετάσχει στην εκμετάλλευση αεροσκαφών·

10. ως «θέση εργασίας», νοούνται τα έπιπλα και ο τεχνικός εξοπλισμός μέσω του οποίου οποιοδήποτε μέλος του προσωπικού των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αναλαμβάνει να εκτελέσει καθήκοντα συναφή με την εργασία του·

11. ως «ραδιοτηλεφωνία», νοείται η μορφή ραδιοεπικοινωνίας που χρησιμοποιείται κυρίως για την ανταλλαγή πληροφοριών υπό μορφή ομιλίας·

12. ως «επιστολή συμφωνίας», νοείται η συμφωνία μεταξύ δύο γειτονικών μονάδων ATC που ορίζει τον τρόπο συντονισμού των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους όσον αφορά τον ATC·

13. ως «Ολοκληρωμένο Σύστημα Επεξεργασίας Αρχικού Σχεδίου Πτήσης» (στο εξής «IFPS») νοείται, το σύστημα που εφαρμόζεται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, μέσω του οποίου παρέχεται, στον εναέριο χώρο που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό, μια κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας προγραμματισμού και κατανομής των πτήσεων, η οποία συνίσταται στην παραλαβή, επικύρωση και διανομή των σχεδίων πτήσης·

14. ως «κρατικό αεροσκάφος», νοείται οποιοδήποτε αεροσκάφος χρησιμοποιείται για τις ανάγκες του στρατού, των τελωνείων ή της αστυνομίας·

15. ως «κρατικό αεροσκάφος μεταφορικού τύπου», νοείται οποιοδήποτε κρατικό αεροσκάφος με σταθερά πτερύγια που είναι σχεδιασμένο ώστε να μεταφέρει ανθρώπους ή/και εμπορεύματα.

*Άρθρο 3*

**Απαιτήσεις διαλειτουργικότητας και επιδόσεων**

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5, οι φορείς εκμετάλλευσης διασφαλίζουν ότι τα αεροσκάφη τους θα έχουν εφοδιαστεί με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz μέχρι τις 15 Μαρτίου 2008 το αργότερο.

2. Πέραν της ικανότητας διαυλοποίησης 8,33 kHz, ο εξοπλισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 1 πρέπει να μπορεί να συντονίζεται και σε συχνότητες με διαυλοποίηση 25 kHz, όπως και να λειτουργεί σε περιβάλλον μετατόπισης από τη φέρουσα συχνότητα.

3. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι, μέχρι τις 3 Ιουλίου 2008 το αργότερο, όλες οι εκχωρήσεις συχνοτήτων φωνής VHF θα έχουν μετατραπεί σε κανάλια με διαυλοποίηση 8,33 kHz για τους τομείς με κατώτερο επίπεδο το FL 195 και άνω.

4. Η παράγραφος 3 δεν εφαρμόζεται ως προς τους τομείς στους οποίους χρησιμοποιείται το σύστημα μετατόπισης από τη φέρουσα με διαυλοποίηση 25 kHz.

5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι οι σχετικές εκχωρήσεις συχνοτήτων VHF κοινοποιούνται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

▼B

6. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφαρμόζουν τις εκχωρήσεις συχνοτήτων VHF που αναφέρονται στην παράγραφο 5. Εάν, υπό εξαιρετικές περιστάσεις, δεν μπορούν να συμμορφωθούν με την παράγραφο 3, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τους λόγους που συντρέχουν.

7. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι οι επιδόσεις των συστημάτων επικοινωνιών φωνής με διαυλοποίηση 8,33 kHz που χρησιμοποιούν συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές του ICAO που ορίζονται στο παράρτημα I σημείο 1.

8. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι τα συστήματα επικοινωνιών φωνής με διαυλοποίηση 8,33 kHz που χρησιμοποιούν επιτρέπουν μια επιχειρησιακά αποδεκτή φωνητική επικοινωνία μεταξύ των ελεγκτών και των πιλότων εντός της καθορισμένης επιχειρησιακής κάλυψης.

9. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι οι επιδόσεις των συστατικών στοιχείων πομπού/δέκτη που εγκαθίστανται στο έδαφος στο πλαίσιο των συστημάτων επικοινωνιών φωνής με διαυλοποίηση 8,33 kHz συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές του ICAO που ορίζονται στο παράρτημα I σημείο 1, σε ό,τι αφορά τη σταθερότητα της συχνότητας, τη διαμόρφωση, την ευαισθησία, την αποτελεσματική αποδοχή του εύρους ζώνης και την απόρριψη των παρακείμενων καναλιών.

10. Οι φορείς εκμετάλλευσης διασφαλίζουν ότι οι επιδόσεις των συστημάτων επικοινωνιών φωνής με διαυλοποίηση 8,33 kHz, που έχουν εγκαταστήσει στα αεροσκάφη τους κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1, συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές του ICAO που ορίζονται στο παράρτημα I σημείο 2.

11. Το έγγραφο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού περί Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Eurocae) που αναφέρεται στο παράρτημα I σημείο 3, θεωρείται επαρκές μέσο συμμόρφωσης ως προς τις απαιτήσεις για τη σταθερότητα των συχνοτήτων, τη διαμόρφωση, την ευαισθησία, την αποτελεσματική αποδοχή του εύρους ζώνης και την απόρριψη των παρακείμενων καναλιών, όπως καθορίζονται στις προδιαγραφές του ICAO στο παράρτημα I σημείο 2.

12. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφαρμόζουν, στα συστήματά τους για την επεξεργασία των στοιχείων πτήσης, τις διαδικασίες κοινοποίησης και αρχικού συντονισμού που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1032/2006 της Επιτροπής ([1]) ως εξής:

α) οι πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα διαυλοποίησης 8,33 kHz μιας πτήσης διαβιβάζονται μεταξύ μονάδων ATC·

β) οι πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα διαυλοποίησης 8,33 kHz μιας πτήσης καθίστανται διαθέσιμες στην κατάλληλη θέση εργασίας·

γ) ο ελεγκτής διαθέτει τα μέσα που του επιτρέπουν να τροποποιεί τις πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα διαυλοποίησης 8,33 kHz μιας πτήσης.

*Άρθρο 4*

**Συναφείς διαδικασίες**

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και οι φορείς εκμετάλλευσης διασφαλίζουν ότι και τα έξι ψηφία της αριθμητικής ένδειξης χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του καναλιού εκπομπής στις VHF επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία τόσο το πέμπτο όσο και το έκτο ψηφίο είναι μηδενικά, οπότε και χρησιμοποιούνται μόνο τα πρώτα τέσσερα ψηφία.

([1]) ΕΕ L 186 της 7.7.2006, σ. 27.

▼B

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και οι φορείς εκμετάλλευσης διασφαλίζουν ότι οι διαδικασίες αερεπιγείων επικοινωνιών φωνής που εφαρμόζουν είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του ICAO που ορίζονται στο παράρτημα I σημείο 4.

3. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι οι διαδικασίες που εφαρμόζονται στα αεροσκάφη που είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό διαυλοποίησης 8,33 kHz και στα αεροσκάφη που δεν είναι εφοδιασμένα με τέτοιο εξοπλισμό, ορίζονται στις επιστολές συμφωνίας μεταξύ των ACC.

4. Οι φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν πτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 άνω του FL 195, καθώς και αντιπρόσωποι που ενεργούν για λογαριασμό τους, διασφαλίζουν ότι πέραν του γράμματος S ή/και τυχόν άλλων γραμμάτων, ανάλογα με την περίπτωση, εισάγεται το γράμμα Y στο στοιχείο υπ' αριθμόν 10 του σχεδίου πτήσης για τα αεροσκάφη που είναι εφοδιασμένα με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz, ή η ένδειξη STS/EXM833 στο στοιχείο υπ' αριθμόν 18 για τα αεροσκάφη που δεν διαθέτουν τον εν λόγω εξοπλισμό αλλά στα οποία έχει χορηγηθεί απαλλαγή από τη σχετική υποχρέωση. Τα αεροσκάφη που μπορούν κανονικά να εκτελούν πτήσεις άνω του FL 195 και είναι εφοδιασμένα με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz αλλά προγραμματίζουν να πετάξουν χαμηλότερα από αυτό το επίπεδο πτήσης συμπεριλαμβάνουν το γράμμα Y στο στοιχείο υπ' αριθμόν 10 του σχεδίου πτήσης.

5. Σε περίπτωση αλλαγής στο καθεστώς της ικανότητας διαυλοποίησης 8,33 kHz για ορισμένη πτήση, οι φορείς εκμετάλλευσης ή οι αντιπρόσωποι που ενεργούν για λογαριασμό τους στέλνουν μήνυμα τροποποίησης στο IFPS, το οποίο φέρει την κατάλληλη ένδειξη στο σχετικό στοιχείο.

6. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι το IFPS επεξεργάζεται και διανέμει την πληροφορία περί ικανότητας διαυλοποίησης 8,33 kHz που λαμβάνει στα σχέδια πτήσης.

*Άρθρο 5*

**Κρατικά αεροσκάφη**

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου θα έχουν εφοδιαστεί με ραδιοεξοπλισμό ικανότητας 8,33 kHz το αργότερο μέχρι τις 3 Ιουλίου 2008.

2. Με την επιφύλαξη των εθνικών διαδικασιών περί διαβίβασης πληροφοριών που αφορούν κρατικά αεροσκάφη, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι τις 3 Ιανουαρίου 2008, κατάλογο με τα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου που δεν θα εφοδιαστούν με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz σύμφωνα με την παράγραφο 1, λόγω:

α) απόσυρσης του αεροσκάφους μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2010·

β) περιορισμών που αφορούν τις συμβάσεις προμηθειών.

Όταν περιορισμοί που αφορούν τις συμβάσεις προμηθειών εμποδίζουν τη συμμόρφωση με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη κοινοποιούν επίσης στην Επιτροπή το αργότερο μέχρι τις 3 Ιανουαρίου 2008 την ημερομηνία μέχρι την οποία τα οικεία αεροσκάφη θα έχουν εξοπλιστεί με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz. Η ημερομηνία αυτή δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2012.

▼B

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα κρατικά αεροσκάφη μη μεταφορικού τύπου θα έχουν εφοδιαστεί με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2009.

4. Με την επιφύλαξη των εθνικών διαδικασιών περί διαβίβασης πληροφοριών που αφορούν κρατικά αεροσκάφη, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου 2009, κατάλογο με τα κρατικά αεροσκάφη μη μεταφορικού τύπου που δεν θα εφοδιαστούν με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz σύμφωνα με την παράγραφο 3, λόγω:

α) σοβαρών τεχνικών και δημοσιονομικών περιορισμών·

β) απόσυρσης του αεροσκάφους μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2010·

γ) περιορισμών που αφορούν τις συμβάσεις προμηθειών.

Όταν περιορισμοί που αφορούν τις συμβάσεις προμηθειών εμποδίζουν τη συμμόρφωση με την παράγραφο 3, τα κράτη μέλη κοινοποιούν επίσης στην Επιτροπή το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου 2009 την ημερομηνία μέχρι την οποία τα οικεία αεροσκάφη θα έχουν εξοπλιστεί με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz. Η ημερομηνία αυτή δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2015.

5. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζουν ότι τα κρατικά αεροσκάφη που δεν είναι εφοδιασμένα με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 KHz μπορούν να εξυπηρετηθούν, με την προϋπόθεση ότι η εξυπηρέτησή τους γίνεται με ασφάλεια εντός των ορίων της ικανότητας του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας σε συχνότητες UHF ή VHF με διαυλοποίηση 25 kHz.

6. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν σε εθνικά έντυπα ενημέρωσης για θέματα αεροναυτιλίας τις διαδικασίες για τον χειρισμό των κρατικών αεροσκαφών που δεν είναι εφοδιασμένα με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 KHz.

7. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ανακοινώνουν σε ετήσια βάση, στα κράτη μέλη που τους έχουν ορίσει, τα σχέδιά τους για την εξυπηρέτηση των κρατικών αεροσκαφών που δεν είναι εφοδιασμένα με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz, λαμβάνοντας υπόψη τα όρια ικανότητας που σχετίζονται με τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 6.

*Άρθρο 6*

**Απαιτήσεις ασφάλειας**

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι τυχόν αλλαγές στα υφιστάμενα συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 ή η υιοθέτηση νέων συστημάτων γίνονται μόνο εφόσον έχει προηγηθεί, εκ μέρους των ενδιαφερομένων μερών, αξιολόγηση της ασφάλειας, η οποία περιλαμβάνει προσδιορισμό της επικινδυνότητας, εκτίμηση κινδύνων και διαδικασίες μετριασμού τους.

Κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης της ασφάλειας, οι απαιτήσεις ασφάλειας που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ λαμβάνονται υπόψη ως ελάχιστες απαιτήσεις.

▼B

*Άρθρο 7*

**Συμμόρφωση ή καταλληλότητα προς χρήση των συστατικών στοιχείων**

1. Πριν από την έκδοση της δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση που αναφέρεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, οι κατασκευαστές των συστατικών στοιχείων των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 αξιολογούν τη συμμόρφωση ή καταλληλότητα προς χρήση των συγκεκριμένων συστατικών στοιχείων σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ μέρος Α, του παρόντος κανονισμού με την επιφύλαξη της παραγράφου 2.

2. Οι διαδικασίες πιστοποίησης της αξιοπλοΐας που συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), όταν εφαρμόζονται σε συστατικά στοιχεία των συστημάτων επί αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2, θεωρούνται ως αποδεκτές διαδικασίες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των εν λόγω στοιχείων, εάν περιλαμβάνουν απόδειξη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 8*

**Έλεγχος των συστημάτων**

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που μπορούν να αποδείξουν ή έχουν αποδείξει ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV διενεργούν έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ μέρος Γ.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που δεν μπορούν να αποδείξουν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV αναθέτουν με υπεργολαβία σε κοινοποιημένο οργανισμό τον έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2. Ο έλεγχος αυτός διενεργείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ μέρος Δ.

*Άρθρο 9*

**Επιπρόσθετες απαιτήσεις**

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό ενημερώνεται δεόντως σχετικά με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ότι λαμβάνει την κατάλληλη εκπαίδευση σε σχέση με τις αρμοδιότητες που αναλαμβάνει.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι το προσωπικό που χειρίζεται το IFPS για τον προγραμματισμό των πτήσεων ενημερώνεται δεόντως σχετικά με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ότι λαμβάνει την κατάλληλη εκπαίδευση σε σχέση με τις αρμοδιότητες που αναλαμβάνει.

3. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας:

α) εκπονούν και διατηρούν επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες που επιτρέπουν σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό να εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό·

([1]) ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1.

▼B

β) διασφαλίζουν ότι τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο σημείο α) είναι προσιτά και ενημερωμένα, καθώς και ότι η ενημέρωση και διανομή τους υπόκεινται στην κατάλληλη διαχείριση ποιότητας και τεκμηρίωσης·

γ) διασφαλίζουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και διαδικασίες εκμετάλλευσης συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι η κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας προγραμματισμού και κατανομής των πτήσεων:

α) εκπονεί και διατηρεί επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες που επιτρέπουν σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό να εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό·

β) διασφαλίζει ότι τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο στοιχείο α) παραμένουν προσβάσιμα και ενημερωμένα, καθώς και ότι η ενημέρωση και διανομή τους υπόκεινται στην κατάλληλη διαχείριση ποιότητας και τεκμηρίωσης·

γ) διασφαλίζει ότι οι μέθοδοι εργασίας και διαδικασίες εκμετάλλευσης συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

5. Οι φορείς εκμετάλλευσης που προσδιορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι το προσωπικό που χειρίζεται ραδιοεξοπλισμό ενημερώνεται δεόντως σχετικά με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και ότι λαμβάνει την κατάλληλη εκπαίδευση ώστε να χρησιμοποιεί τον συγκεκριμένο εξοπλισμό και ότι οι σχετικές οδηγίες είναι διαθέσιμες στον θάλαμο διακυβέρνησης του αεροσκάφους, όταν αυτό είναι εφικτό.

6. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό, μεταξύ άλλων με τη δημοσίευση σχετικών πληροφοριών σε εθνικά έντυπα ενημέρωσης για θέματα αεροναυτιλίας.

*Άρθρο 10*

**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι*

**Προδιαγραφές και διατάξεις που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4**

1. Κεφάλαιο 2 «Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία», παράγραφος 2.1 «Χαρακτηριστικά συστήματος αερεπίγειων επικοινωνιών VHF» και παράγραφος 2.2 «Χαρακτηριστικά συστήματος των εγκαταστάσεων εδάφους» του παραρτήματος 10 του ICAO, τόμος III, Μέρος 2 (Πρώτη έκδοση — Ιούλιος 1995 που περιλαμβάνει την τροποποίηση αριθ. 80).

2. Κεφάλαιο 2 «Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία», παράγραφος 2.1 «Χαρακτηριστικά συστήματος αερεπιγείων επικοινωνιών VHF», παράγραφος 2.3.1 «Λειτουργία εκπομπής» και παράγραφος 2.3.2 «Λειτουργία λήψης» εξαιρουμένης της υποπαραγράφου 2.3.2.8 «VDL — Επιδόσεις ατρωσίας έναντι παρεμβολών» του παραρτήματος 10 του ICAO, τόμος III, Μέρος 2 (Πρώτη έκδοση — Ιούλιος 1995 που περιλαμβάνει την τροποποίηση αριθ. 80).

3. Προδιαγραφή ελάχιστων λειτουργικών επιδόσεων του Eurocae για δέκτη-πομπό VHF επί αεροσκάφους που λειτουργεί στην περιοχή συχνοτήτων 117,975-137,000 MHz, Έγγραφο ED-23B, τροποποίηση 3, Δεκέμβριος 1997.

4. Παράγραφος 12.3.1.4 «Διαυλοποίηση 8,33 kHz» του εγχειριδίου 4444 PANS-ATM του ICAO (Δέκατη τέταρτη έκδοση — 2001 που περιλαμβάνει την τροποποίηση αριθ. 4).

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II*

**Απαιτήσεις ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 6**

1. Οι απαιτήσεις διαλειτουργικότητας και επιδόσεων που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 12 θεωρούνται επίσης απαιτήσεις ασφάλειας.

2. Οι απαιτήσεις περί συναφών διαδικασιών που ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2 θεωρούνται επίσης απαιτήσεις ασφάλειας.

3. Οι απαιτήσεις περί κρατικών αεροσκαφών που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφοι 1, 3, 5 και 7 θεωρούνται επίσης απαιτήσεις ασφάλειας.

4. Οι απαιτήσεις για υποστήριξη της συμμόρφωσης που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφοι 1, 3, 5 και 6 θεωρούνται επίσης απαιτήσεις ασφάλειας.

5. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι στο επίπεδο διεπαφής ανθρώπου μηχανής του ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας η απεικόνιση των καναλιών VHF είναι σύμφωνη με τις διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας VHF.

6. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας αξιολογούν τις επιπτώσεις σε περιπτώσεις καθόδου σε επίπεδο πτήσης κάτω του FL 195 από αεροσκάφη που δεν είναι εφοδιασμένα με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαχωρισμού διαύλων ανά 8,33 kHz, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως το ελάχιστο ασφαλές υψόμετρο διέλευσης, και αποφασίζουν εάν απαιτούνται τροποποιήσεις στη χωρητικότητα/ικανότητα του τομέα ή στον σχεδιασμό/δομές του εναέριου χώρου.

7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η μετατροπή των εκχωρήσεων των συχνοτήτων με διαυλοποίηση 25 kHz σε εκχωρήσεις με διαυλοποίηση 8,33 kHz έχουν εφαρμοστεί για δοκιμαστική περίοδο τουλάχιστον 4 εβδομάδων, κατά τη διάρκεια της οποίας έχει ελεγχθεί η ασφαλής λειτουργία, πριν τον συντονισμό για την κατοχύρωσή τους στον πίνακα COM2 του εγχειριδίου 7754 του ICAO.

8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η μετατροπή των εκχωρήσεων των συχνοτήτων με διαυλοποίηση 25 kHz σε εκχωρήσεις με διαυλοποίηση 8,33 kHz γίνεται με βάση τα κριτήρια σχεδιασμού συχνοτήτων του ICAO που περιγράφονται στο μέρος II – «Κριτήρια σχεδιασμού εκχώρησης συχνοτήτων αερεπίγειων επικοινωνιών VHF» του εγχειριδίου για τη διαχείριση των συχνοτήτων στην Ευρώπη (EUR Frequency Management Manual) – ICAO EUR Doc 011 (2005).

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III*

ΜΕΡΟΣ Α

**ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ Ή ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7**

1. Οι δραστηριότητες ελέγχου πρέπει να καταδεικνύουν τη συμμόρφωση των συστατικών στοιχείων με τις απαιτήσεις επιδόσεων του παρόντος κανονισμού, ή την καταλληλότητά τους προς χρήση ενόσω το στοιχεία αυτά βρίσκονται σε λειτουργία σε περιβάλλον δοκιμής.

2. Η εφαρμογή από τον κατασκευαστή της ενότητας που περιγράφεται στο Μέρος Β θεωρείται κατάλληλη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης προκειμένου να διασφαλίζεται και να δηλώνεται η συμμόρφωση των συστατικών στοιχείων. Επιτρέπονται επίσης ισοδύναμες ή αυστηρότερες διαδικασίες.

ΜΕΡΟΣ Β

**ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ**

1. Η παρούσα ενότητα περιγράφει τη διαδικασία με την οποία ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του, ο οποίος εδρεύει στην Κοινότητα και εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο σημείο 2, διασφαλίζει και δηλώνει ότι τα σχετικά συστατικά στοιχεία ικανοποιούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του που εδρεύει στην Κοινότητα πρέπει να συντάσσει γραπτή δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.

2. Ο κατασκευαστής πρέπει να συντάσσει τα τεχνικά έγγραφα τεκμηρίωσης που περιγράφονται στο σημείο 4 και οφείλει, είτε ο ίδιος είτε ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του που εδρεύει στην Κοινότητα, να τα διατηρήσει για περίοδο που λήγει τουλάχιστον δέκα χρόνια μετά από την κατασκευή των τελευταίων συστατικών στοιχείων, στη διάθεση των σχετικών εθνικών εποπτικών αρχών για σκοπούς επιθεώρησης, καθώς και στη διάθεση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που ενσωματώνουν τα συγκεκριμένα συστατικά στοιχεία στα συστήματά τους. Ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του που εδρεύει στην Κοινότητα ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με το πώς και πού διατίθενται τα εν λόγω τεχνικά έγγραφα τεκμηρίωσης.

3. Όταν ο κατασκευαστής δεν εδρεύει στην Κοινότητα, υποδεικνύει το πρόσωπο (ή πρόσωπα) που διαθέτει τα συστατικά στοιχεία στην κοινοτική αγορά. Το συγκεκριμένο πρόσωπο (ή πρόσωπα) ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με το πώς και πού διατίθενται τα εν λόγω τεχνικά έγγραφα τεκμηρίωσης.

4. Τα τεχνικά έγγραφα τεκμηρίωσης πρέπει να επιτρέπουν την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των συστατικών στοιχείων με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Πρέπει, στο βαθμό που αυτό αφορά τη συγκεκριμένη αξιολόγηση, να καλύπτουν τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των στοιχείων.

5. Ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του πρέπει να διατηρεί ένα αντίγραφο της δήλωσης συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση μαζί με τα τεχνικά έγγραφα τεκμηρίωσης.

ΜΕΡΟΣ Γ

**ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1**

1. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστημάτων αυτών με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού σε περιβάλλον αξιολόγησης που αντικατοπτρίζει το πλαίσιο λειτουργίας αυτών των συστημάτων. Ειδικότερα:

   — ο έλεγχος των συστημάτων επικοινωνιών αέρος-εδάφους καταδεικνύει ότι χρησιμοποιείται η διαυλοποίηση 8,33 kHz για αερεπίγειες επικοινωνίες φωνής VHF σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 και ότι οι επιδόσεις των επικοινωνιών φωνής με διαυλοποίηση 8,33 kHz συμμορφώνονται με το άρθρο 3 παράγραφος 7·

▼B

— ο έλεγχος των συστημάτων για επεξεργασία των στοιχείων πτήσης καταδεικνύει ότι η λειτουργικότητα που περιγράφεται στο άρθρο 3 παράγραφος 12 εφαρμόζεται σωστά.

2. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 διενεργείται σύμφωνα με τις κατάλληλες και αναγνωρισμένες πρακτικές δοκιμής.

3. Τα εργαλεία δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 διαθέτουν τις κατάλληλες δυνατότητες.

4. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 παράγει τα στοιχεία του τεχνικού φακέλου που απαιτείται βάσει του σημείου 3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων στοιχείων:

— περιγραφή της εφαρμογής·

— έκθεση των ελέγχων και δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος.

5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευθύνει τις δραστηριότητες ελέγχου και ειδικότερα:

— καθορίζει το κατάλληλο επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης, το οποίο πρέπει να αντικατοπτρίζει το περιβάλλον λειτουργίας·

— ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών περιγράφει την ενσωμάτωση των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 σε επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης·

— ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών καλύπτει πλήρως τις ισχύουσες απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού·

— διασφαλίζει τη συνάφεια και την ποιότητα των τεχνικών εγγράφων τεκμηρίωσης και του σχεδίου δοκιμής·

— προγραμματίζει την οργάνωση των δοκιμών, το προσωπικό, την εγκατάσταση και τη διαμόρφωση της πλατφόρμας δοκιμών·

— διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, όπως ορίζεται στο σχέδιο δοκιμών·

— συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και δοκιμών.

6. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζει ότι τα συστήματα που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 και λειτουργούν σε περιβάλλον αξιολόγησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.

7. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση του ελέγχου συμμόρφωσης, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας συντάσσουν δήλωση ΕΚ ελέγχου του συστήματος, την οποία και υποβάλλουν στην εθνική εποπτική αρχή συνοδευόμενη από τον αντίστοιχο τεχνικό φάκελο, όπως απαιτείται από το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.

ΜΕΡΟΣ Δ

**ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2**

1. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστημάτων αυτών με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού σε περιβάλλον αξιολόγησης αντίστοιχο του πλαισίου λειτουργίας των συστημάτων. Ειδικότερα:

— ο έλεγχος των συστημάτων επικοινωνιών αέρος-εδάφους καταδεικνύει ότι χρησιμοποιείται η διαυλοποίηση 8,33 kHz για αερεπίγειες επικοινωνίες φωνής VHF σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 και ότι οι επιδόσεις των επικοινωνιών φωνής με διαυλοποίηση 8,33 kHz συμμορφώνονται με το άρθρο 3 παράγραφος 7·

▼B

— ο έλεγχος των συστημάτων για επεξεργασία των στοιχείων πτήσης καταδεικνύει ότι η λειτουργικότητα που περιγράφεται στο άρθρο 3 παράγραφος 12 εφαρμόζεται σωστά.

2. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 διενεργείται σύμφωνα με τις κατάλληλες και αναγνωρισμένες πρακτικές δοκιμής.

3. Τα εργαλεία δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 διαθέτουν τις κατάλληλες δυνατότητες.

4. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 παράγει τα στοιχεία του τεχνικού φακέλου που απαιτείται βάσει του σημείου 3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων στοιχείων:

— περιγραφή της εφαρμογής·

— έκθεση των ελέγχων και δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος.

5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθορίζει το κατάλληλο επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης, το οποίο πρέπει να είναι αντίστοιχο του περιβάλλοντος λειτουργίας, και αναθέτει την εκτέλεση των δραστηριοτήτων ελέγχου σε κοινοποιημένο οργανισμό.

6. Ο κοινοποιημένος οργανισμός διευθύνει τις δραστηριότητες ελέγχου και ειδικότερα:

— ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών περιγράφει την ενσωμάτωση των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 σε επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης·

— ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών καλύπτει πλήρως τις ισχύουσες απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού·

— διασφαλίζει τη συνάφεια και την ποιότητα των τεχνικών εγγράφων τεκμηρίωσης και του σχεδίου δοκιμής·

— προγραμματίζει την οργάνωση των δοκιμών, το προσωπικό, την εγκατάσταση και τη διαμόρφωση της πλατφόρμας δοκιμών·

— διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, όπως ορίζεται στο σχέδιο δοκιμών·

— συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και δοκιμών.

7. Ο κοινοποιημένος οργανισμός διασφαλίζει ότι τα συστήματα που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 και λειτουργούν σε περιβάλλον αξιολόγησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.

8. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των εργασιών ελέγχου, ο κοινοποιημένος οργανισμός συντάσσει πιστοποιητικό συμμόρφωσης σε σχέση με τις εργασίες ελέγχου που διεξήγαγε.

9. Στη συνέχεια, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας συντάσσει δήλωση ΕΚ ελέγχου του συστήματος, την οποία και υποβάλλει στην εθνική εποπτική αρχή συνοδευόμενη από τον αντίστοιχο τεχνικό φάκελο, όπως απαιτείται από το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV*

**Προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 8**

1. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να διαθέτει μεθόδους λογοδοσίας στο πλαίσιο του οργανισμού, οι οποίες διασφαλίζουν και καταδεικνύουν αμεροληψία και ανεξάρτητη κρίση σε ό,τι αφορά τις δραστηριότητες ελέγχου.

2. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου πραγματοποιεί τους ελέγχους με τη μέγιστη δυνατή επαγγελματική ακεραιότητα και τη μέγιστη δυνατή τεχνική ικανότητα, καθώς και ότι είναι απαλλαγμένο από οποιεσδήποτε πιέσεις ή κίνητρα, ιδίως οικονομικού χαρακτήρα, τα οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κρίση ή τα αποτελέσματα των ελέγχων τους, ειδικά από άτομα ή ομάδες ατόμων που επηρεάζονται από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

3. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό που του επιτρέπει να εκτελεί σωστά τους απαιτούμενους ελέγχους.

4. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου διαθέτει τη σωστή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση, ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων των ελέγχων που πρέπει να διενεργούν, επαρκή εμπειρία στις σχετικές εργασίες, καθώς και την ικανότητα που απαιτείται ώστε να συντάσσουν τις δηλώσεις, τα μητρώα και τις εκθέσεις που πιστοποιούν ότι οι έλεγχοι έχουν πραγματοποιηθεί.

5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου είναι ικανό να εκτελεί τους ελέγχους με αμεροληψία. Η αμοιβή του εν λόγω προσωπικού δεν πρέπει να εξαρτάται από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργούν ή από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.