Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B** **KOMISIJOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1265/2007**

2007 m. spalio 26 d.

nustatantis oro–žemės kalbinio ryšio kanalų, naudojamų bendrame Europos danguje, išskirstymo reikalavimus

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 283, 2007 10 27, p. 25)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012	L 281	1	2012 10 13

▼B

KOMISIJOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1265/2007

2007 m. spalio 26 d.

nustatantis oro–žemės kalbinio ryšio kanalų, naudojamų bendrame Europos danguje, išskirstymo reikalavimus

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentas) ([1]), ypač jo 3 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) ([2]), ypač jo 8 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

(1) Europos oro eismo valdymo tinkle (toliau – EOEVT) padidėjus oro eismo intensyvumui reikia didinti oro eismo valdymo pajėgumus. Dėl to teko tobulinti oro eismo valdymo procedūras – pavyzdžiui, oro erdvę iš naujo suskirstyti sektoriais – dėl ko teko paskirti papildomas labai aukštų dažnių (toliau – VHF) juostas.

(2) Dėl to, kad sunkiai sekasi patenkinti poreikį judriojo oro navigacijos radijo ryšio dažnių juostoje 117,975–137 MHz skirti VHF juostas bei atsižvelgdama į apribojimus skiriant daugiau radijo dažnių juostų ir (arba) pakartotinai naudoti dažnių juostas, Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO) nusprendė sumažinti kanalų išskirstymą nuo 25 iki 8,33 kHz.

(3) Po ICAO 1994 m. ir 1995 m. priimtų sprendimų 1999 m. spalio mėn. buvo nuspręsta ICAO EUR Regione oro erdvėje virš 245 skrydžių lygio įdiegti 8,33 kHz kanalų išskirstymą. Iš pradžių 7 valstybės ėmė taikyti privalomą reikalavimą orlaivyje turėti 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įrangą, o nuo 2002 m. spalio mėn. šį reikalavimą pradėjo taikyti dar 23 valstybės.

(4) Atsižvelgdama į tai, kad prognozuojamas poreikio paskirti VHF juostas didėjimas, ICAO 2002 m. nusprendė 8,33 kHZ kanalų išskirstymą įdiegti oro erdvėje žemiau 245 skrydžių lygis, kurį prižiūrėti paprašė Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės). Dėl to Eurokontrolės Nuolatinė komisija 8,33 kHz kanalų išskirstymo įgyvendinimą ICAO EUR Regione oro erdvėje virš 195 skrydžių lygio rekomendavo pradėti įgyvendinti nuo 2007 m. kovo 15 d.

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 26.
([2]) OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

▼B

(5) Prognozuojama, kad ateityje oro eismo intensyvumas ir toliau didės, dėl to didės papildomų VHF juostų paklausa. Dėl to 8,33 kHz kanalų išskirstymo įdiegimą oro erdvėje virš 195 skrydžių lygio reikėtų laikyti tik pirmąja priemone, kurią reikėtų įvertinti tam, kad būtų nustatyta, ar tinkamu laiku nereikėtų jos taikymo išplėsti (vertinant reikėtų remtis jos įvertinimo eksploataciniu, saugos ir ekonominiu atžvilgiu rezultatais).

(6) Eurokontrolei pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 8 straipsnio 1 dalį buvo suteikti įgaliojimai parengti oro–žemės kalbinio ryšio, kuriam naudojamas sumažintas 8,33 kHz kanalų išskirstymas, suderinto įdiegimo reikalavimus. Šis reglamentas yra pagrįstas įgaliojimuose numatyta ataskaita, kuri pateikta 2006 m. spalio 12 d.

(7) Siekiant užtikrinti sąveiką žemės ir orlaivio 8,33 kHz kalbinio ryšio sistemos turi atitikti bendrus minimalius eksploatacinius reikalavimus.

(8) Vienodas specialių procedūrų taikymas bendro Europos dangaus oro erdvėje – esminis veiksnys leidžiantis užtikrinti sąveiką ir vientisą veikimą.

(9) Informacija apie orlaivyje įmontuotą 8,33 kHz kanalų išskirstymo įrangą turėtų būti įtraukta į skrydžio planą, skrydžių valdymo tarnybos ją turėtų apdoroti ir viena kitai perduoti.

(10) Šis reglamentas netaikomas karinėms operacijoms ir mokymui kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 549/2004 1 straipsnio 2 dalyje.

(11) Valstybės narės, siekdamos, kad lankstaus oro erdvės naudojimo koncepciją visose valstybėse narėse visiškai ir vienodai taikytų visi oro erdvės naudotojai, bendrame pareiškime dėl karinių klausimų, susijusių su bendru Europos dangumi ([1]), pritarė abipusiam bendradarbiavimui atsižvelgiant į nacionalinius karinius reikalavimus. Siekdami to tikslo visi oro erdvės naudotojai oro–žemės kalbinį ryšį turėtų užtikrinti naudodami sumažinto 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įrangą.

(12) Teikiant oro navigacijos paslaugas 8,33 kHz kanalų išskirstymo įrangos neturintiems valstybiniams orlaiviams, kurie yra bendrojo oro eismo dalis, gali padidėti darbo krūvis skrydžių valdymo tarnyboms, sumažėti EOEVT darbinis pajėgumas ir saugos lygis. Norint sumažinti šį poveikį, turėtų būti siekiama, jog kuo daugiau valstybinių orlaivių turėtų 8,33 kHz kanalų išskirstymo įrangą.

(13) Oro erdvėje, kuriai taikomas šis reglamentas, vykstančio bendrojo oro eismo didžiausią dalį sudaro valstybinių krovininių orlaivių eismas. Dėl to tuose valstybiniuose orlaiviuose pirmiausia ir turėtų būti įmontuojama 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga.

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 9.

▼B

(14) Techninio ar finansinio pobūdžio apribojimai valstybėms narėms gali trukdyti tam tikrų kategorijų valstybiniuose orlaiviuose įmontuoti 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įrangą. Apie tokius atvejus turėtų būti pranešama Komisijai.

(15) Oro navigacijos paslaugų teikėjai, kad būtų išlaikomas tam tikras saugos lygis, turėtų parengti oro navigacijos paslaugų teikimo valstybiniams orlaiviams, kuriuose neįmanoma įmontuoti 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įrangos, planą.

(16) Siekiant išlaikyti ar padidinti dabartinį skrydžių saugos lygį iš valstybių narių turėtų būti reikalaujama užtikrinti, jog suinteresuotosios šalys atliktų saugos įvertinimą, įskaitant pavojaus identifikavimą, rizikos įvertinimą ir jų sumažinimo priemones. Siekiant tuos procesus darniai įdiegti sistemose, kurioms taikomas šis reglamentas, reikia nustatyti specialius saugos reikalavimus, taikytinus kartu su sąveikos ir eksploataciniais reikalavimais.

(17) Sąveikos diegimo taisyklėse pagal Reglamento (EB) Nr. 552/2004 3 straipsnio 3 dalies d punktą turėtų būti nustatytos specialios atitikties įvertinimo procedūros, taikytinos sudedamųjų dalių atitikčiai įvertinti arba nustatant tų dalių tinkamumą naudoti ir tikrinant sistemas.

(18) Tų sudedamųjų dalių, kurioms taikomas šis reglamentas, rinka užbaigta kurti tiek, kad tų dalių atitiktį ar tinkamumą naudoti galima tinkamai įvertinti taikant vidinę produkcijos kontrolę, t. t. 1993 m. liepos 22 d. Tarybos sprendimo 93/465/EEB dėl modulių, taikomų įvairiuose atitikties įvertinimo procedūrų etapuose, ir atitikties ženklo „CE“ žymėjimo ir naudojimo taisyklių, skirtų naudoti techninio derinimo direktyvose [1], priedo A modulyje aprašytas procedūras.

(19) Šio reglamento nuostatos atitinka Reglamento (EB) Nr. 549/2004 5 straipsnio 1 dalimi įsteigto Bendro Europos dangaus komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reguliavimo dalykas ir taikymo sritis

1. Šiame reglamente nustatomi oro–žemės kalbinio ryšio, pagrįsto 8,33 kHz kanalų išskirstymu, suderinto įdiegimo reikalavimai.

[1] OL L 220, 1993 8 30, p. 23.

▼B

2. Šis reglamentas taikomas judriosios oro navigacijos radijo ryšio paslaugos 117,975–137 MHz dažnių juostoje veikiančioms 8,33 kHz kanalų išskirstymu pagrįstoms oro–žemės kalbinio ryšio sistemoms, jų sudedamosioms dalims ir susijusioms procedūroms bei bendrajam oro eismui paslaugas teikiančių skrydžių valdymo tarnybų naudojamoms skrydžio duomenų apdorojimo sistemoms, jų sudedamosioms dalims ir susijusioms procedūroms.

3. Šis reglamentas taikomas visiems bendrojo oro eismo skrydžiams, vykdomiems ICAO EUR regiono oro erdvėje virš 195 skrydžių lygio, kurioje valstybės narės yra atsakingos už oro eismo paslaugas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 552/2004 ([1]) nuostatas, išskyrus 4 straipsnį, kuris taip pat taikomas oro erdvei žemiau 195 skrydžių lygio.

4. Taikydamos Komisijos reglamento (EB) Nr. 730/2006 ([2]) 4 straipsnio pirmą pastraipą valstybės narės gali leisti pagal regimųjų skrydžių taisykles vykdomiems skrydžiams netaikyti šiame reglamente nustatyto įpareigojimo dėl orlaivio įrangos.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamos Reglamento (EB) Nr. 549/2004 2 straipsnyje pateiktos apibrėžtys.

Taip pat taikomos šios apibrėžtys:

1) 8,33 kHz kanalų išskirstymas – gretimų kanalų atskyrimas 8,33 kHz;

2) kanalas – skaitmeninis rodmuo, naudojamas derinant kalbinio ryšio įrangą, pagal kurį vienareikšmiškai nustatoma taikoma radijo ryšio dažnių juosta ir kanalų išskirstymas;

3) skrydžių valdymo tarnyba (toliau – ATC tarnyba) – atsižvelgiant į aplinkybes: rajono skrydžių valdymo centras, prieigos kontrolės tarnyba ar aerodromo skrydžių valdymo bokštas;

4) rajono skrydžių valdymo centras (toliau – ACC) – tarnyba, įsteigta teikti skrydžių valdymo paslaugas valdomiesiems skrydžiams jos atsakomybei priskirtuose skrydžių valdymo rajonuose;

▼M1

5) pagal regimųjų skrydžių taisykles vykdomi skrydžiai (RST skrydžiai) – visi skrydžiai, vykdomi pagal regimųjų skrydžių taisykles;

▼B

6) labai aukštų dažnių (toliau – VHF) juostos paskyrimas – VHF juostos paskyrimas oro navigacijos paslaugos teikėjams, kad būtų įmanoma eksploatuoti kalbinio ryšio įrangą;

7) paslinktojo nešlio sistema – sistema, naudojama tuo atveju, kai radijo ryšio neįmanoma užtikrinti vienu siųstuvu ir imtuvu, ir tada, kai siekiant sumažinti trukdžius, signalai paslenkami pagrindinio nešlio dažnių atžvilgiu;

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 10.
([2]) OL L 128, 2006 5 16, p. 3.

▼B

8) paskirtasis skrydžių valdymo rajonas – tam tikros paslaugos teikimo oro erdvės zona, kurioje užtikrinama paslaugos radijo dažnių apsauga;

9) veiklos vykdytojas – tai asmuo, organizacija ar įmonė, užsiimanti ar besisiūlanti užsiimti oro susisiekimo veikla;

10) darbo vieta – baldai ir techninė įranga, kurią naudoja oro eismo paslaugas teikiantys darbuotojai, imdamiesi jiems pagal pareigas paskirtų darbų;

11) radijo telefonija – tam tikra radijo ryšio rūšis, pirmiausia skirta keistis informacija žodžiu;

12) susitarimo dokumentas – dviejų gretimų ATC tarnybų sudarytas susitarimas, kuriame nustatoma, kaip reikėtų suderinti atitinkamas ATC tarnybų atsakomybės sritis;

13) integruoto pradinio skrydžio plano apdorojimo sistema (toliau – IFPS) – Europos oro eismo valdymo tinklo sistema, kuria naudojantis oro erdvėje, kuriai taikomas šis reglamentas, teikiama centralizuota skrydžių planų apdorojimo ir skirstymo paslauga, susijusi su skrydžių planų priėmimu, tvirtinimu ir skirstymu;

14) valstybinis orlaivis – bet koks karinėms, muitinės ar policijos reikmėms naudojamas orlaivis;

15) valstybinis krovininis orlaivis – valstybinis orlaivis pastoviaisiais sparnais asmenims ir (arba) kroviniams gabenti.

3 straipsnis

Sąveikos ir eksploataciniai reikalavimai

1. Nepažeisdami 5 straipsnio nuostatų veiklos vykdytojai užtikrina, kad jų orlaiviuose vėliausiai iki 2008 m. kovo 15 d. būtų įmontuota 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga.

2. 1 dalyje nurodyta įranga turi būti tinkama ne tik užtikrinti 8,33 kHz kanalų išskirstymą, bet ją turi būti įmanoma suderinti taip, kad ji būtų tinkama veikti 25 kHz išskirstytais kanalais ir tokioje aplinkoje, kurioje naudojami paslinktojo nešlio dažniai.

3. Oro navigacijos paslaugos teikėjai užtikrina, kad vėliausiai iki 2008 m. liepos 3 d. visi kalbinio ryšio VHF paskyrimai būtų pritaikyti 8,33 kHz kanalų išskirstymui tuose sektoriuose, kuriuose nustatytas ne žemesnis nei 195 skrydžių lygio arba aukštesnis skrydžių lygis.

4. 3 dalies nuostatos netaikomos tose zonose, kuriose naudojama 25 kHz paslinktojo nešlio sistema.

5. Valstybės narės imasi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad apie atitinkamus VHF juostų paskyrimus būtų pranešama oro navigacijos paslaugos teikėjams.

▼B

6. Oro navigacijos paslaugos teikėjai įgyvendina 5 dalyje nurodytus VHF juostų paskyrimus. Jeigu išskirtiniais atvejais 3 dalies įgyvendinti neįmanoma, valstybė narė priežastis praneša Komisijai.

7. Oro navigacijos paslaugos teikėjai užtikrina, kad jų naudojamų 8,33 kHz kalbinio ryšio sistemų eksploatacinės charakteristikos atitiktų I priedo 1 punkte nurodytų ICAO standartų reikalavimus.

8. Oro navigacijos paslaugos teikėjai užtikrina, kad jų naudojamos 8,33 kHz kalbinio ryšio sistemos būtų tinkamos užtikrinti pakankamą skrydžių vadovų ir lakūnų kalbinį ryšį paskirtajame skrydžių valdymo rajone.

9. Oro navigacijos paslaugos teikėjai užtikrina, kad 8,33 kHz kalbinio ryšio sistemų sudedamosios dalies, t. t. ant žemės sumontuoto siųstuvo ir (arba) imtuvo, eksploatacinės charakteristikos dažnio stabilumo, moduliavimo, jautrio, efektyviojo priėmimo juostos pločio ir gretimo kanalo malšinimo atžvilgiu atitiktų I priedo 1 punkte nurodytų ICAO standartų reikalavimus.

10. Veiklos vykdytojai užtikrina, kad jų orlaiviuose pagal 1 dalį įmontuotos 8,33 kHz kalbinio ryšio sistemų eksploatacinės charakteristikos atitiktų I priedo 2 punkte nurodytų ICAO standartų reikalavimus.

11. Laikoma, kad I priedo 3 punkte nurodytas Europos civilinės aviacijos įrangos organizacijos (*Eurocae*) dokumentas yra pakankamas įrodymas, kad I priedo 2 punkte nurodytų ICAO standartų reikalavimų laikomasi dažnio stabilumo, moduliavimo, jautrio, efektyviojo priėmimo juostos pločio ir gretimo kanalo malšinimo atžvilgiu.

12. Pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1032/2006 ([1]) oro navigacijos paslaugos teikėjai pranešimo ir pradinio derinimo procesus į naudojamas skrydžio duomenų apdorojimo sistemas įdiegia taip:

a) informaciją apie orlaivyje įmontuotą 8,33 kHz kanalų išskirstymo įrangą ATC tarnybos perduoda vienos kitoms;

b) informacija apie orlaivyje įmontuotą 8,33 kHz kanalų išskirstymo įrangą perduodama į atitinkamą darbo vietą;

c) skrydžių vadovui turi būti sudaryta galimybė iš dalies pakeisti informaciją apie orlaivyje įmontuotą 8,33 kHz kanalų išskirstymo įrangą.

4 straipsnis

Susijusios procedūros

1. Oro navigacijos paslaugos teikėjai ir veiklos vykdytojai užtikrina, kad VHF radijo telefonijos ryšio perdavimo kanalas būtų identifikuojamas visais šešiais skaitmeninio rodiklio skaitmenimis, išskyrus tą atvejį, jeigu penktas ir šeštas skaitmenys yra „0“ (šiuo atveju tas kanalas identifikuojamas pirmais keturiais skaitmenimis).

([1]) OL L 186, 2006 7 7, p. 27.

▼B

2. Oro navigacijos paslaugos teikėjai ir veiklos vykdytojai užtikrina, kad jų naudojamos oro–žemės kalbinio ryšio procedūros atitiktų I priedo 4 punkte nurodytų ICAO standartų reikalavimus.

3. Oro navigacijos paslaugos teikėjai užtikrina, kad orlaiviams su 8,33 kHz kanalų išskirstymo įranga ir šios įrangos neturintiems orlaiviams taikomos procedūros būtų nurodytos susitarimo dokumentuose, kuriuos pasirašo ACC tarnybos.

4. Veiklos vykdytojai, 1 straipsnio 3 dalyje nurodytus skrydžius vykdantys virš 195 skrydžių lygio, ir jų vardu veiklą vykdantys tarpininkai užtikrina, kad į orlaivio, kuriame įmontuota 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga, skrydžio plano 10 punktą, be S ir (arba) bet kokių kitų raidžių, jeigu reikia, būtų įrašoma Y raidė, arba į orlaivio be tos įrangos, tačiau kuriam buvo suteikta išlyga, leidžianti nesilaikyti privalomo tos įrangos įmontavimo reikalavimo, skrydžio plano 18 punktą būtų įrašomas rodiklis STS/EXM833. Į orlaivio su įmontuota 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga, kuris paprastai yra tinkamas skristi oro erdvėje virš 195 skrydžių lygio, tačiau kuriam yra numatyta skristi žemiau to lygio, skrydžio plano 10 punktą įrašoma raidė Y.

5. Jeigu orlaiviui skrendant jo statusas 8,33 kHz kanalų išskirstymo įrangos atžvilgiu pasikeičia, veiklos vykdytojai arba jų vardu veikiantys tarpininkai į IFPS nusiunčia pranešimą apie pakeitimą, kurio atitinkamame punkte įrašomas reikiamas rodiklis.

6. Valstybės narės imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad IFPS apdorotų ir perduotų į skrydžių planus įrašytus duomenis apie 8,33 kHz kanalų išskirstymo įrangą.

5 straipsnis

Valstybinis orlaivis

1. Valstybės narės užtikrina, kad nepažeidžiant 2 dalies nuostatų valstybiniuose krovininiuose orlaiviuose vėliausiai iki 2008 m. liepos 3 d. būtų įmontuota 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga.

2. Nepažeisdamos nacionalinių informacijos apie valstybinius orlaivius perdavimo procedūrų valstybės narės ne vėliau nei iki 2008 m. sausio 3 d. Komisijai perduoda valstybinių krovininių orlaivių sąrašą, kuriuose 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga pagal 1 dalį nebus įmontuota:

a) dėl to, kad tų orlaivių eksploatavimas bus nutrauktas iki 2010 m. gruodžio 31 d.;

b) dėl pirkimo apribojimų.

Jeigu dėl pirkimo apribojimų valstybės narės negali įvykdyti 1 dalies reikalavimų, jos, vėliausiai iki 2008 m. sausio 3 d. Komisijai perduoda atitinkamų orlaivių, kuriuose bus įmontuota 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga, sąrašą. Ši data negali būti vėlesnė nei 2012 m. gruodžio 31 d.

▼B

3. Valstybės narės užtikrina, kad valstybiniuose nekrovininiuose orlaiviuose vėliausiai iki 2009 m. gruodžio 31 d. būtų įmontuota 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga.

4. Nepažeisdamos nacionalinių informacijos apie valstybinius orlaivius perdavimo procedūrų valstybės narės ne vėliau nei iki 2009 m. birželio 30 d. Komisijai perduoda valstybinių nekrovininių orlaivių sąrašą, kuriuose 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga pagal 3 dalį nebus įmontuota:

a) dėl galiojančių techninio ar biudžetinio pobūdžio apribojimų;

b) dėl to, kad tų orlaivių eksploatavimas bus nutrauktas iki 2010 m. gruodžio 31 d.;

c) dėl pirkimo apribojimų.

Jeigu dėl pirkimo apribojimų valstybės narės negali įvykdyti 3 dalies reikalavimų, jos, vėliausiai iki 2009 m. birželio 30 d. Komisijai perduoda atitinkamų orlaivių, kuriuose bus įmontuota 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įranga, sąrašą. Ši data negali būti vėlesnė nei 2015 m. gruodžio 31 d.

5. Oro eismo paslaugos teikėjai užtikrina, kad 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įrangos neturintiems orlaiviams būtų suteikiamos oro eismo paslaugos, jeigu jiems tas paslaugas galima saugiai teikti naudojantis oro eismo valdymo sistemai paskirtais ultraaukštaisiais arba 25 kHz labai aukštais dažniais.

6. Valstybės narės nacionaliniuose oro navigacijos informaciniuose leidiniuose paskelbia oro navigacijos paslaugų 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įrangos neturintiems valstybiniams orlaiviams teikimo tvarką.

7. Oro eismo paslaugos teikėjai juos paskyrusiai valstybei narei kasmet perduoda planus, kuriuose numatytos teikiamos oro navigacijos paslaugos valstybiniams orlaiviams, neturintiems 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įrangos. Šie planai sudaromi atsižvelgiant į pajėgumų apribojimus, susijusius su 6 dalyje nurodytomis procedūromis.

6 straipsnis

Saugos reikalavimai

Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad prieš atliekant bet kokius 1 straipsnio 2 dalyje nurodytų sistemų pakeitimus arba prieš pradedant diegti naujas sistemas, šiais pakeitimais suinteresuotosios šalys atliktų saugos įvertinimą, įskaitant pavojaus identifikavimą, rizikos įvertinimą ir išnagrinėtų jos sumažinimo galimybes.

Atliekant minėtą saugos įvertinimą atsižvelgiama bent jau į II priede nustatytus saugos reikalavimus.

▼B

7 straipsnis

Sudedamųjų dalių atitiktis arba tinkamumas naudoti

1. 1 straipsnio 2 dalyje nurodytų sistemų sudedamųjų dalių gamintojai prieš išduodami Reglamento (EB) Nr. 552/2004 5 straipsnyje nurodytą sudedamosios dalies EB atitikties arba tinkamumo naudoti deklaraciją pagal šio reglamento III priedo A dalyje nustatytus reikalavimus, nepažeisdami 2 dalies nuostatų, įvertina tų sudedamųjų dalių atitiktį arba tinkamumą naudoti.

2. Laikoma, kad Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1592/2002 ([1]) reikalavimus atitinkantys tinkamumo skraidyti sertifikavimo procesai, kai jie pasirenkami sertifikuoti 1 straipsnio 2 dalyje nurodytų sistemų orlaiviuose įmontuojamas sudedamąsias dalis, yra tinkami tų sudedamųjų dalių atitikčiai įvertinti, jeigu taikant tuos procesus įrodoma, jog laikomasi šiame reglamente nustatytų sąveikos, eksploatacinių charakteristikų ir saugos reikalavimų.

8 straipsnis

Sistemų tikrinimas

1. Oro navigacijos paslaugos teikėjai, galintys įrodyti arba įrodę, kad jie laikosi IV priede nustatytų sąlygų, 1 straipsnio 2 dalyje nurodytas sistemas patikrina pagal III priedo C dalyje nustatytus reikalavimus.

2. Oro navigacijos paslaugos teikėjai, negalintys įrodyti, kad jie laikosi IV priede nustatytų sąlygų, 1 straipsnio 2 dalyje punkte nurodytoms sistemoms patikrinti su notifikuotąja institucija sudaro subrangos sutartį. Tas patikrinimas atliekamas pagal III priedo D dalyje nustatytus reikalavimus.

9 straipsnis

Papildomi reikalavimai

1. Oro navigacijos paslaugos teikėjai užtikrina, kad visi susiję darbuotojai būtų deramai supažindinti su šiame reglamente nustatytais reikalavimais ir kad jie būtų tinkamai apmokyti atlikti jiems pavestas darbo funkcijas.

2. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad su IFPS sistema dirbantys ir planuojant skrydžius dalyvaujantys darbuotojai būtų deramai susipažinę su atitinkamomis šio reglamento nuostatomis ir tinkamai apmokyti vykdyti jiems pavestas darbo funkcijas.

3. Oro navigacijos paslaugos teikėjai:

a) sudaro ir nuolat atnaujina skrydžių aprašus, kuriuose pateikiami būtini reikalavimai ir informacija, kad visi susiję darbuotojai galėtų taikyti šį reglamentą;

([1]) OL L 240, 2002 9 7, p. 1.

▼B

b) užtikrina, kad a punkte nurodyti aprašai būtų prieinami, atnaujinami, o juos atnaujinant bei paskirstant būtų taikoma tinkama kokybės ir dokumentų formų valdymo sistema;

c) užtikrina, kad darbo metodai ir valdymo procedūros atitiktų šio reglamento reikalavimus.

4. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad centralizuota skrydžių planų apdorojimo ir skirstymo tarnyba:

a) sudarytų ir nuolat atnaujintų skrydžių aprašus, kuriuose būtų pateikiami būtini nurodymai ir informacija, kad visi susiję darbuotojai galėtų taikyti šį reglamentą;

b) užtikrintų, kad a punkte nurodyti aprašai būtų prieinami ir atnaujinami, o juos atnaujinant bei paskirstant būtų taikoma tinkama kokybės ir dokumentų formų valdymo sistema;

c) užtikrintų, kad darbo metodai ir valdymo procedūros atitiktų šio reglamento reikalavimus.

5. 3 straipsnio 1 dalyje nurodyti veiklos vykdytojai imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad su radijo ryšio įranga dirbantys darbuotojai būtų tinkamai supažindinti su šio reglamento reikalavimais, kad jie būtų deramai apmokyti naudoti tą įrangą ir kad nurodymai būtų prieinami lakūno kabinoje, jei tai įmanoma.

6. Valstybės narės imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad būtų laikomasi šio reglamento reikalavimų, įskaitant atitinkamos informacijos paskelbimą nacionaliniuose informaciniuose oro navigacijos leidiniuose.

10 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

I PRIEDAS

3 ir 4 straipsniuose nurodyti standartai ir nuostatos

1. ICAO 10 priedo III tomo 2 dalies (pirmasis leidimas – 1995 m. liepos mėn.; su pakeitimu Nr. 80) 2 skyrius „Judrioji aeronautikos tarnyba“, 2.1 skirsnis „Techninės oro–žemės VHF ryšio sistemų charakteristikos“ ir 2.2 skirsnis „Techninės antžeminių įrenginių sistemų charakteristikos“.

2. ICAO 10 priedo III tomo 2 dalies (pirmasis leidimas – 1995 m. liepos mėn.; su pakeitimu Nr. 80) 2 skyrius „Judrioji aeronautikos tarnyba“, 2.1 skirsnis „Techninės oro–žemės VHF ryšio sistemų charakteristikos“, 2.3.1 skirsnis „Perdavimo funkcija“ ir 2.3.2 skirsnis „Priėmimo funkcija“, išskyrus 2.3.2.8 poskyrį „Duomenų perdavimo kanalas. Atsparumas trukdžiams“.

3. *Eurocae* nustatyti minimalūs eksploatacinių parametrų reikalavimai, taikomi orlaivių VHF imtuvams–siųstuvams, naudojamiems 117,975–137,000 MHz dažnių juostoje, ED–23B dokumento 3 pakeitimas, 1997 m. gruodžio mėn.

4. ICAO PANS-ATM Dok. 4444 (Keturioliktas leidimas su pakeitimu Nr. 4, 2001 m.) 12.3.1.4 skirsnis „8,33 kHz kanalų išskirstymas“.

▼B

II PRIEDAS

6 straipsnyje nurodyti saugos reikalavimai

1. 3 straipsnio 1 ir 12 dalyse nustatyti sąveikos ir eksploatacinių charakteristikų reikalavimai laikomi saugos reikalavimais.

2. 4 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatyti susijusių procedūrų reikalavimai laikomi saugos reikalavimais.

3. 5 straipsnio 1, 3, 5 ir 7 dalyse nustatyti valstybinių orlaivių reikalavimai laikomi saugos reikalavimais.

4. 9 straipsnio 1, 3, 5 ir 6 dalyse nustatyti atitikties užtikrinimo reikalavimai laikomi saugos reikalavimais.

5. Oro navigacijos paslaugos teikėjai užtikrina, kad žmogaus–mašinos sąsaja, skrydžių vadovo darbo vietoje naudojama rodyti VHF kanalų skaitmeninio rodiklio skaitmenis, būtų suderinta su VHF radijo telefonijos procedūromis.

6. Oro navigacijos paslaugos teikėjai, atsižvelgdami į tam tikrus veiksnius, pvz., mažiausią saugų skrendančių orlaivių prasilenkimo aukštį, įvertina poveikį, kurį padarytų žemiau nei 195 skrydžių lygis nusileidęs 8,33 kHz kanalų išskirstymo radijo įrangos neturintis orlaivis, ir sprendžia, ar nereikėtų pakeisti sektoriaus pralaidumo arba oro erdvės skirstymo sektoriais ir (arba) tų sektorių ribų.

7. Valstybės narės užtikrina, kad perėjimas nuo 25 prie 8,33 kHz kanalų išskirstymo būtų atliktas per bandomąjį ne trumpesnį nei 4 savaičių laikotarpį, per kurį būtų patikrintas eksploatavimo saugumas prieš įtraukiant į ICAO Dok. 7754 lentelę COM2.

8. Valstybės narės užtikrina, kad perėjimas nuo 25 prie 8,33 kHz kanalų išskirstymo būtų atliktas atsižvelgiant į EUR Dažnių valdymo vadovo – ICAO EUR Dok. 011 (2005 m.) II dalyje – „VHF oro–žemės ryšio dažnių paskyrimo planavimo kriterijai“ aprašytus dažnių planavimo kriterijus.

▼B

III PRIEDAS

A DALIS

7 STRAIPSNYJE NURODYTŲ SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES IR TINKAMUMO NAUDOTI ĮVERTINIMO REIKALAVIMAI

1. Atliekamais patikrinimais turi būti įrodyta, kad sudedamosios dalys atitinka šiame reglamente nustatytus eksploatacinių charakteristikų arba tinkamumo naudoti reikalavimus, jeigu tos sudedamosios dalys eksploatuojamos bandymų sąlygomis.

2. Jeigu gamintojas taiko B dalyje aprašytą modulį, laikoma, kad jis taiko tinkamą atitikties įvertinimo procedūrą, leidžiančią užtikrinti sudedamųjų dalių atitiktį ir rengti tų dalių atitikties deklaraciją. Leidžiama naudoti lygiavertes ar griežtesnių reikalavimų procedūras.

B DALIS

GAMYBOS VIDINĖS KONTROLĖS MODULIS

1. Šiame modulyje aprašytos procedūros, kurias taikydamas gamintojas arba Bendrijoje įsisteigęs jo įgaliotasis atstovas, prisiimantis 2 punkte nustatytus įsipareigojimus, užtikrina, kad atitinkamos sudedamosios dalys atitiktų šio reglamento reikalavimus. Gamintojas arba Bendrijoje įsisteigęs jo įgaliotasis atstovas pagal Reglamento (EB) Nr. 552/2004 III priedo 3 punktą turi parengti rašytinę atitikties arba tinkamumo naudoti deklaraciją.

2. Gamintojas turi parengti 4 punkte aprašytus techninius dokumentus, kuriuos jis ar Bendrijoje įsisteigęs jo įgaliotasis atstovas turi laikyti 10 metų nuo paskutinės sudedamosios dalies pagaminimo dienos, kad jie būtų pateikiami patikrinti atitinkamoms nacionalinėms priežiūros institucijoms ar oro navigacijos paslaugos teikėjams, kurie tas sudedamąsias dalis montuoja į naudojamas sistemas. Gamintojas arba Bendrijoje įsisteigęs jo įgaliotasis atstovas valstybėms narėms praneša apie tai, kur ir kaip tuos techninius dokumentus galima gauti.

3. Jeigu gamintojas įsisteigęs ne Bendrijoje, jis paskiria asmenį(-is), kuris(-ie) sudedamąsias dalis pateikia į Bendrijos rinką. Tas(-ie) asmuo(-enys) valstybėms narėms praneša apie tai, kur ir kaip tuos techninius dokumentus galima gauti.

4. Iš techninių dokumentų turi būti įmanoma įvertinti, ar sudedamosios dalys atitinka šio reglamento reikalavimus. Tie dokumentai, jeigu tai svarbu vertinimui, turi apimti sudedamųjų dalių konstrukciją, gaminimą ir eksploatavimą.

5. Gamintojas arba Bendrijoje įsisteigęs jo įgaliotasis atstovas turi turėti atitikties ar tinkamumo naudoti deklaracijos kopiją, kad ją būtų galima pateikti su techniniais dokumentais.

C DALIS

8 STRAIPSNIO 1 DALYJE NURODYTŲ SISTEMŲ PATIKROS REIKALAVIMAI

1. Atliekant 1 straipsnio 2 dalyje nurodytų sistemų patikrinimą aplinkoje, atitinkančioje tų sistemų eksploatacines sąlygas, turi būti įrodyta, kad jos atitinka šiame reglamente nustatytus sąveikos, eksploatacinių charakteristikų ir saugos reikalavimus. Visų pirma:

   — tikrinant oro-žemės ryšio sistemas turi būti įrodyta, kad 8,33 kHz kanalų išskirstymas VHF oro-žemės kalbiniam ryšiui naudojamas pagal 3 straipsnio 3 dalies nuostatas ir kad 8,33 kHz kalbinio ryšio sistemų eksploatacinės charakteristikos atitinka 3 straipsnio 7 dalies reikalavimus,

▼B

— tikrinant skrydžio duomenų apdorojimo sistemas turi būti įrodyta, kad 3 straipsnio 12 dalyje aprašytas funkcionalumas buvo įdiegtas tinkamai.

2. 1 straipsnio 2 dalyje nurodytos sistemos tikrinamos taikant atitinkamą ir pripažintą bandymų praktiką.

3. Bandymų įrankiai, kuriais tikrinamos 1 straipsnio 2 dalyje nurodytos sistemos, turėti reikiamas funkcijas.

4. Atliekant 1 straipsnio 2 dalyje nurodytų sistemų patikrinimą turi būti parengiama Reglamento (EB) Nr. 552/2004 IV priedo 3 punkto nuostatas atitinkanti techninė byla, kurioje taip pat privalo būti:

— įdiegimo aprašymas,

— patikrinimų ir bandymų, kurie buvo atlikti prieš pradedant naudoti sistemą, ataskaita.

5. Oro navigacijos paslaugos teikėjas vadovauja patikrinimams ir visų pirma:

— nustato tinkamas eksploatacinio ir techninio įvertinimo sąlygas, atitinkančias eksploatacinę aplinką,

— patikrina, ar bandymų plane aprašytas 1 straipsnio 2 dalyje nustatytų sistemų integravimas į eksploatavimo ir techninio įvertinimo aplinką,

— patikrina, ar bandymų plane atsižvelgta į visus taikomus šiame reglamente nustatytus sąveikos, eksploatacinius ir saugos reikalavimus,

— užtikrina, kad techniniai dokumentai, bandymų planas būtų nuoseklūs ir kokybiškai parengti,

— suplanuoja bandymų atlikimą, parenka darbuotojus, įrenginius ir bandymų stendo konfigūraciją,

— atlieka bandymų plane numatytą kontrolę ir bandymus,

— parengia raštišką patikrinimų ir bandymų rezultatų ataskaitą.

6. Oro navigacijos paslaugos teikėjas užtikrina, kad 1 straipsnio 2 dalyje nustatytos sistemos, kai jos naudojamos eksploatacinio įvertinimo aplinkoje, atitiktų šiame reglamente nustatytus sąveikos, eksploatacinius ir saugos reikalavimus.

7. Oro navigacijos paslaugos teikėjai, užbaigę atitikties patikrą, parengia sistemos patikros EB deklaraciją ir ją įteikia nustatyta nacionalinei priežiūros institucijai kartu su technine byla, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 552/2004 6 straipsnyje.

D DALIS

8 STRAIPSNIO 2 DALYJE NUSTATYTŲ SISTEMŲ PATIKROS REIKALAVIMAI

1. Atliekant 1 straipsnio 2 dalyje nustatytų sistemų patikrinimą aplinkoje, atitinkančioje tų sistemų eksploatavimo sąlygas, turi būti įrodyta, kad jos atitinka šiame reglamente nustatytus sąveikos, eksploatacinių charakteristikų ir saugos reikalavimus. Visų pirma:

— tikrinant oro-žemės ryšio sistemas turi būti įrodyta, kad 8,33 kHz kanalų išskirstymas VHF oro-žemės kalbiniam ryšiui naudojamas pagal 3 straipsnio 3 dalies nuostatas ir kad 8,33 kHz kalbinio ryšio sistemų eksploatacinės charakteristikos atitinka 3 straipsnio 7 dalies reikalavimus,

▼B

— tikrinant skrydžio duomenų apdorojimo sistemas turi būti įrodyta, kad 3 straipsnio 12 dalyje aprašytas funkcionalumas buvo įdiegtas tinkamai.

2. 1 straipsnio 2 dalyje nustatytos sistemos tikrinamos taikant atitinkamą ir pripažintą bandymų praktiką.

3. Bandymų įrankiai, kuriais tikrinamos 1 straipsnio 2 dalyje nustatytos sistemos, turi turėti reikiamas funkcijas.

4. Atliekant 1 straipsnio 2 dalyje nustatytų sistemų patikrinimą turi būti parengiama Reglamento (EB) Nr. 552/2004 IV priedo 3 punkto nuostatas atitinkanti techninė byla, kurioje taip pat privalo būti:

— įdiegimo aprašymas,

— patikrinimų ir bandymų, kurie buvo atlikti prieš pradedant naudoti sistemą, ataskaita.

5. Oro navigacijos paslaugos teikėjas nustato eksploatacinę aplinką atitinkančią reikiamą eksploatacinio ir techninio įvertinimo aplinką ir pasirūpina, kad patikrą atliktų notifikuotoji įstaiga.

6. Notifikuotoji įstaiga vadovauja patikrinimams ir visų pirma:

— patikrina, ar bandymų plane aprašytas 1 straipsnio 2 dalyje nustatytų sistemų integravimas į eksploatacinio ir techninio įvertinimo aplinką,

— patikrina, ar bandymų plane atsižvelgta į visus taikomus šiame reglamente nustatytus sąveikos, eksploatacinius ir saugos reikalavimus,

— užtikrina, kad techniniai dokumentai, bandymų planas būtų nuoseklūs ir kokybiškai parengti,

— suplanuoja bandymų atlikimą, parenka darbuotojus, įrenginius ir bandymų stendo konfigūraciją,

— atlieka bandymų plane numatytą kontrolę ir bandymus,

— parengia raštišką patikrinimų ir bandymų rezultatų ataskaitą.

7. Notifikuotoji įstaiga užtikrina, kad 1 straipsnio 2 dalyje nustatytos sistemos, kai jos naudojamos eksploatacinio įvertinimo sąlygomis, atitiktų šiame reglamente nustatytus sąveikos, eksploatacinius ir saugos reikalavimus.

8. Notifikuotoji institucija, užbaigusi atitikties patikrą, parengia atliktų bandymų atitikties pažymėjimą.

9. Tada oro navigacijos paslaugos teikėjas parengia sistemos patikros EB deklaraciją ir ją įteikia nacionalinei priežiūros institucijai kartu su technine byla, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 552/2004 6 straipsnyje.

▼B

IV PRIEDAS

8 straipsnyje nurodytos sąlygos

1. Oro navigacijos paslaugos teikėjas turi numatyti organizacijos vidaus ataskaitos teikimo procedūras, leidžiančias užtikrinti ir įrodyti patikros veiklos vertinimo nešališkumą ir nepriklausomumą.

2. Oro navigacijos paslaugos teikėjas turi užtikrinti, kad patikros procesuose dalyvaujantys darbuotojai pareigas eitų laikydamiesi griežčiausių profesinio sąžiningumo ir aukščiausios techninės kompetencijos reikalavimų, kad jie būtų apsaugoti nuo galimo poveikio ir paskatų, ypač finansinio pobūdžio, kurios galėtų turėti įtakos darbuotojų priimamiems sprendimams arba tikrinimų rezultatams, ypatingai iš asmenų ar jų grupių, suinteresuotų tikrinimų rezultatais.

3. Oro navigacijos paslaugos teikėjas privalo užtikrinti, kad patikros procesuose dalyvaujantys darbuotojai turėtų prieigą prie įrangos, reikalingos tinkamai atlikti nustatytus tikrinimus.

4. Oro navigacijos paslaugos teikėjas privalo užtikrinti, kad patikros procesuose dalyvaujantys darbuotojai būtų įgiję reikiamą techninį ir profesinį pasirengimą, gerai išmanytų patikros, kurią tie darbuotojai turi atlikti, reikalavimus, turėtų pakankamos minėtų veiksmų patirties ir gebėtų parengti deklaracijas, įrašus ir ataskaitas, įrodančias, kad patikrinimai buvo atlikti.

5. Oro navigacijos paslaugos teikėjas turi užtikrinti, kad patikros procesuose dalyvaujantys darbuotojai tikrinimus sugebėtų atlikti nešališkai. Darbuotojų atlyginimas neturi priklausyti nuo atliktų bandymų skaičiaus ar tų tikrinimų rezultatų.