Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1265/2007

z dnia 26 października 2007 r.

ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności powietrze–ziemia dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 283 z 27.10.2007, str. 25)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.	L 281	1	13.10.2012

▼B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1265/2007

z dnia 26 października 2007 r.

ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności powietrze–ziemia dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) ([1]), w szczególności jego art. 3 ust. 1,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) ([2]), w szczególności jego art. 8 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Wzrost natężenia ruchu lotniczego na obszarze Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (zwanym dalej EATMN) wymaga zwiększenia wydajności systemu zarządzania ruchem lotniczym. Skutkuje to potrzebą wprowadzenia usprawnień operacyjnych, takich jak ponowny podział przestrzeni powietrznej na sektory, co z kolei wymusza przyznanie dodatkowych częstotliwości VHF.

(2) Z uwagi na problemy związane z przyznaniem wymaganej liczby częstotliwości VHF w paśmie lotniczej łączności radiowej 117,975–137 MHz oraz uwzględniając ograniczone możliwości zwiększenia przyznanego zakresu lub ponownego wykorzystania częstotliwości, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (zwana dalej ICAO) podjęła decyzję o zmniejszeniu separacji międzykanałowej z 25 do 8,33 kHz.

(3) W wyniku decyzji ICAO podjętej w latach 1994 i 1995 separacja międzykanałowa 8,33 kHz została wprowadzona dla lotów powyżej poziomu lotu (FL) 245 w obszarze (ICAO EUR) w październiku 1999 r. Początkowo obowiązek wyposażenia statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz został wprowadzony w siedmiu państwach, a w kolejnych 23 państwach obowiązek posiadania takiego sprzętu wprowadzono od października 2002 r.

(4) W związku przewidywanym wzrostem zapotrzebowania na częstotliwości VHF, w 2002 r. ICAO podjęła decyzję o kontynuacji wdrażania separacji międzykanałowej 8,33 kHz poniżej poziomu lotu FL 245 i zwróciła się z prośbą do Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) o zarządzanie procesem wdrażania. Następnie Stała Komisja Eurocontrol zaleciła kontynuację wdrażania separacji międzykanałowej 8,33 kHz powyżej poziomu lotu FL 195 w obszarze ICAO EUR od dnia 15 marca 2007 r.

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 26.
([2]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.

▼B

(5) W najbliższych latach spodziewany jest dalszy wzrost natężenia ruchu, co będzie się wiązało z większym zapotrzebowaniem na dodatkowe częstotliwości. Wprowadzenie separacji międzykanałowej 8,33 kHz powyżej poziomu lotu FL 195 należy więc traktować wyłącznie jako pierwszy krok, wymagający analizy pod kątem możliwego rozszerzenia w przyszłości, na podstawie odpowiedniej oceny operacyjnej, bezpieczeństwa i wpływu na gospodarkę.

(6) Zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Eurocontrol została upoważniona do opracowania wymogów skoordynowanego wprowadzenia łączności powietrze–ziemia przy separacji międzykanałowej zmniejszonej do 8,33 kHz. Niniejsze rozporządzenie jest oparte na wynikającym z upoważnienia sprawozdaniu z dnia 12 października 2006 r.

(7) W celu zapewnienia interoperacyjności systemy łączności naziemnej i powietrznej wykorzystujące separację międzykanałową 8,33 kHz muszą spełniać minimalne wspólne wymogi eksploatacyjne.

(8) Wspólne zastosowanie szczegółowych procedur na terenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest niezbędne do osiągnięcia interoperacyjności i jednolitego działania.

(9) Informacje, czy statek powietrzny jest dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz, powinny być umieszczane w planach lotów, przetwarzane oraz przekazywane pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego.

(10) Niniejsze rozporządzenie nie powinno obejmować operacji wojskowych i szkoleń, zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

(11) W ogólnym oświadczeniu o kwestiach wojskowych związanych z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną [1] państwa członkowskie, uwzględniając krajowe wymogi wojskowe, zadeklarowały chęć współpracy w kierunku pełnej i jednolitej realizacji idei elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej we wszystkich państwach członkowskich. W tym celu wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej winni wdrożyć systemy łączności powietrze–ziemia przy separacji międzykanałowej zmniejszonej do 8,33 kHz.

(12) W ogólnym ruchu lotniczym obsługiwanie państwowych statków powietrznych niedostosowanych do separacji międzykanałowej 8,33 kHz wiązałoby się ze zwiększoną ilością pracy przy kontroli ruchu lotniczego oraz miałoby negatywny wpływ na możliwości i poziom bezpieczeństwa EATMN. Aby zmniejszyć taki wpływ, należy wyposażyć jak największą liczbę państwowych statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

(13) Państwowe transportowe statki powietrzne stanowią największą kategorię państwowych statków powietrznych w ogólnym ruchu lotniczym w przestrzeni powietrznej, do których ma zastosowanie niniejsze rozporządzenie. Za priorytet należy więc uznać wyposażenie takich państwowych statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

[1] Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 9.

▼B

(14) Ograniczenia natury technicznej i finansowej mogą uniemożliwić państwom członkowskim wyposażenie pewnych kategorii państwowych statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz. O takich przypadkach należy informować Komisję.

(15) W celu utrzymania poziomów bezpieczeństwa instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny opracować plany dotyczące obsługi państwowych statków powietrznych, które nie mogą być wyposażone w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

(16) Celem utrzymania lub podniesienia obecnych poziomów bezpieczeństwa operacji państwa członkowskie powinny zapewnić przeprowadzanie przez zainteresowane strony oceny bezpieczeństwa wraz z identyfikacją zagrożeń, oceną ryzyka i procesami ograniczania ryzyka. Zharmonizowane wdrożenie takich procesów do systemów objętych niniejszym rozporządzeniem wymaga określenia szczegółowych wymogów bezpieczeństwa odnośnie do wszystkich wymogów interoperacyjności i eksploatacyjnych.

(17) Zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 552/2004 zasady wdrażania interoperacyjności powinny opisywać szczegółowe procedury oceny zgodności stosowane do oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, jak również weryfikacji systemów.

(18) Dojrzałość rynku części składowych objętych niniejszym rozporządzeniem jest na poziomie umożliwiającym zadowalającą ocenę ich zgodności lub przydatności do wykorzystania za pomocą wewnętrznej kontroli produkcji, z użyciem procedur w oparciu o moduł A w załączniku do decyzji Rady 93/465/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. dotyczącej modułów przypisanych do różnych etapów procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i stosowania oznakowania CE, przewidzianych w dyrektywach dotyczących harmonizacji technicznej ([1]).

(19) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu pozostają w zgodzie z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej ustanowionego na mocy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi skoordynowanego wprowadzenia łączności powietrze–ziemia przy separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

([1]) Dz.U. L 220 z 30.8.1993, str. 23.

▼B

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do systemów łączności powietrze–ziemia przy separacji międzykanałowej 8,33 kHz w paśmie lotniczej łączności radiowej 117,975–137 MHz, ich części składowych i procedur dodatkowych oraz do systemów przetwarzania danych lotniczych, służących organom kontroli ruchu lotniczego świadczącym usługi dla ogólnego ruchu lotniczego, ich części składowych i procedur dodatkowych.

3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich lotów w ogólnym ruchu lotniczym na poziomie lotu powyżej FL 195 w obszarze ICAO EUR, gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb kontroli ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 550/2004 ([1]), z wyjątkiem art. 4, który ma zastosowanie również poniżej poziomu lotu FL 195.

4. W ramach przepisów art. 4 akapit pierwszy rozporządzenia Komisji (WE) nr 730/2006 ([2]) w przypadku lotów z widocznością państwa członkowskie mogą przyznawać odstępstwa od obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu w stosunku do transportu powietrznego.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje podane w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Ponadto stosuje się następujące definicje:

1) „separacja międzykanałowa 8,33 kHz” oznacza odstępy pomiędzy sąsiednimi kanałami o szerokości 8,33 kHz;

2) „kanał” oznacza numeryczny wskaźnik stosowany w połączeniu z regulacją urządzeń łączności, co pozwala na jednoznaczne określenie stosownej częstotliwości łączności radiowej i separacji międzykanałowej;

3) „organ kontroli ruchu lotniczego” (zwany dalej „organem ATC”) oznacza centrum kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub wieżę kontrolną lotniska;

4) „centrum kontroli obszaru” (zwany dalej „ACC”) oznacza organ ustanowiony w celu zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych na obszarach kontrolowanych, za które odpowiada dany organ;

▼M1

5) „loty z widocznością” (loty VFR) oznaczają loty wykonywane zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością;

▼B

6) „częstotliwość VHF” oznacza częstotliwość VHF przydzieloną służbie lotniczej do celów korzystania z urządzeń łączności głosowej;

7) „system z przesuniętą nośną” oznacza system stosowany w sytuacjach, kiedy nie jest możliwe zapewnienie zasięgu radiowego za pomocą kombinacji pojedynczego nadajnika i odbiornika oraz kiedy, w celu zmniejszenia zakłóceń, sygnały są przesuwane od głównej częstotliwości nośnej;

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.
([2]) Dz.U. L 128 z 16.5.2006, str. 3.

▼B

8) „wyznaczony obszar operacyjny” oznacza obszar przestrzeni powietrznej, na którym zapewniana jest dana służba i na którym przyznane służbie tej częstotliwości są zabezpieczone;

9) „użytkownik” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo zajmujące się lub zamierzające zajmować się operacjami statków powietrznych;

10) „stanowisko robocze” oznacza wyposażenie i sprzęt techniczny wykorzystywany przez członka personelu służb ruchu lotniczego do wykonywania zadań związanych z jego pracą;

11) „radiotelefonia” oznacza formę łączności radiowej, służącą przede wszystkim ustnej wymianie informacji;

12) „porozumienie o współpracy” oznacza porozumienie pomiędzy dwoma sąsiadującymi ze sobą organami ATC, które określa sposoby koordynowania zakresu odpowiedzialności poszczególnych ATC;

13) „zintegrowany system wstępnego przetwarzania planów lotu” (zwany dalej „IFPS”) oznacza system będący częścią Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym, poprzez który, w ramach przestrzeni powietrznej objętej niniejszym rozporządzeniem, działa scentralizowany system przetwarzania i dystrybucji planów lotu, do którego zadań należy odbieranie, zatwierdzanie i dystrybucja planów lotu;

14) „państwowy statek powietrzny” oznacza dowolny statek powietrzny używany przez organy wojskowe, celne i policyjne;

15) „państwowy transportowy statek powietrzny” oznacza stałopłatowy państwowy statek powietrzny przeznaczony do transportu osób i/lub towarów.

Artykuł 3

Wymogi interoperacyjności i eksploatacyjne

1. Bez uszczerbku dla art. 5 użytkownicy zapewniają do dnia 15 marca 2008 r. wyposażenie swoich statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

2. Oprócz dostosowania do separacji międzykanałowej 8,33 kHz, sprzęt radiowy, o którym mowa w ust. 1, powinien mieć możliwość przestawienia na separację międzykanałową 25 kHz oraz zdolność do pracy w środowisku, w którym stosuje się system offsetowy VHF.

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej gwarantują przestawienie do dnia 3 lipca 2008 r. wszystkich częstotliwości VHF na separację międzykanałową 8,33 kHz dla sektorów o niższym poziomie równym lub przekraczającym FL 195.

4. Ustęp 3 nie ma zastosowania do sektorów, w których używany jest system z przesuniętą nośną z separacją międzykanałową 25 kHz.

5. Państwa członkowskie podejmują niezbędne działania celem poinformowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej o odpowiednich częstotliwościach VHF.

▼B

6. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wdrażają częstotliwości VHF, o których mowa w ust. 5. Jeśli w wyjątkowych nie można wykonać przepisów ust. 3, państwa członkowskie informują Komisję o przyczynach.

7. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej gwarantują zgodność działania swoich systemów łączności 8,33 kHz z normami ICAO przedstawionymi w załączniku I ust. 1.

8. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej gwarantują, iż stosowane przez nich systemy łączności 8,33 kHz pozwalają na technicznie akceptowalną łączność pomiędzy kontrolerami a pilotami na wyznaczonym obszarze operacyjnym.

9. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej gwarantują, że działanie naziemnej części składowej nadajnika/odbiornika zainstalowanego w systemie łączności 8,33 kHz spełnia normy ICAO przedstawione w załączniku I ust. 1, jeśli chodzi o stabilność, modulację i czułość częstotliwości, efektywną szerokość pasma odbiorczego i odrzucanie sąsiednich kanałów.

10. Użytkownicy zapewniają działanie systemów łączności 8,33 kHz, zainstalowanych na pokładzie ich statków powietrznych zgodnie z ust. 1, zgodne z normami ICAO przedstawionymi w załączniku I ust. 2.

11. Uważa się, że dokument Europejskiej Organizacji Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego (Eurocae), o którym mowa w załączniku I ust. 3, stanowi wystarczające narzędzie zgodności, jeśli chodzi o wymogi odnośnie do stabilności, modulacji i czułości częstotliwości, efektywnej szerokości pasma odbiorczego i odrzucania sąsiednich kanałów, o których mowa w normach ICAO przedstawionych w złączniku I ust. 2.

12. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wprowadzają do swoich systemów przetwarzania danych lotniczych procesy powiadamiania i wstępnej koordynacji, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1032/2006 ([1]), w następujący sposób:

a) informacje o lotach dostosowanych do separacji międzykanałowej 8,33 kHz są przekazywane pomiędzy poszczególnymi jednostkami ATC;

b) informacje o lotach dostosowanych do separacji międzykanałowej 8,33 kHz są dostępne na odpowiednich stanowiskach roboczych;

c) kontroler posiada środki niezbędne do modyfikacji informacji o dostosowaniu lotu do separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

Artykuł 4

Procedury dodatkowe

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz użytkownicy gwarantują, że wszystkie sześć cyfr wskaźnika numerycznego jest używanych do identyfikacji kanału przekaźnikowego w łączności radiotelefonicznej VHF, z wyjątkiem przypadków, w których piątą i szóstą cyfrą jest zero, kiedy to stosuje się wyłącznie pierwsze cztery cyfry.

([1]) Dz.U. L 186 z 7.7.2006, str. 27.

▼B

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz użytkownicy gwarantują, że stosowane przez nich procedury łączności powietrze–ziemia są zgodne z zapisami ICAO przedstawionymi w załączniku I ust. 4.

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej gwarantują uwzględnienie procedur stosowanych w przypadku statków powietrznych wyposażonych oraz niewyposażonych w sprzęt dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz w porozumieniach o współpracy pomiędzy poszczególnymi ACC.

4. Użytkownicy obsługujący loty, o których mowa w art. 1 ust. 3, powyżej poziomu lotu FL 195 oraz występujący w ich imieniu pośrednicy gwarantują, że oprócz litery S i/lub wszelkich innych stosownych liter, w punkcie 10 planu lotu statku powietrznego posiadającego sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz wpisana jest litera Y lub, w przypadku statku powietrznego nieposiadającego takiego sprzętu i zwolnionego z obowiązku posiadania takiego sprzętu, w punkcie 18 jest wpisany symbol STS/EXM833. Dla statków powietrznych, posiadających sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz i zdolnych do lotu powyżej poziomu lotu FL 195, w punkcie 10 planu lotu należy wpisać literę Y, jeśli takie statki powietrzne mają latać poniżej tego poziomu.

5. W przypadku zmiany statusu lotu, jeśli chodzi o możliwość zastosowania separacji międzykanałowej 8,33 kHz, użytkownicy lub występujący w ich imieniu pośrednicy wysyłają wiadomość o zmianie do IFPS, z właściwym symbolem wpisanym w odpowiednim miejscu.

6. Państwa członkowskie podejmują niezbędne działania celem zagwarantowania, że IFPS przetwarza i przekazuje informacje o zdolności 8,33 kHz zawarte w planach lotów.

Artykuł 5

Państwowe statki powietrzne

1. Państwa członkowskie zapewniają wyposażenie do dnia 3 lipca 2008 r. państwowych transportowych statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

2. Bez uszczerbku dla krajowych procedur przekazywania informacji w sprawie państwowych statków powietrznych państwa członkowskie do dnia 3 stycznia 2008 r. przekazują Komisji wykaz transportowych państwowych statków powietrznych, które nie będą wyposażone w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz zgodnie z ust. 1, z powodu:

a) wycofania z użytku do dnia 31 grudnia 2010 r.;

b) ograniczeń w procedurach przetargowych.

Jeżeli przepisy ust. 1 nie zostaną wykonane ze względu na ograniczenia w procedurach przetargowych, państwa członkowskie informują Komisję do dnia 3 stycznia 2008 r. o dacie wyposażenia danych statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz. Ta data nie może być późniejsza niż 31 grudnia 2012 r.

▼B

3. Państwa członkowskie zapewniają wyposażenie do dnia 31 grudnia 2009 r. państwowych nietransportowych statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

4. Bez uszczerbku dla krajowych procedur przekazywania informacji w sprawie państwowych statków powietrznych państwa członkowskie najpóźniej do dnia 30 czerwca 2009 r. przekazują Komisji wykaz nietransportowych państwowych statków powietrznych, które nie będą wyposażone w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz zgodnie z ust. 3, z powodu:

a) istotnych ograniczeń technicznych lub budżetowych;

b) wycofania z użytku do dnia 31 grudnia 2010 r.;

c) ograniczeń w procedurach przetargowych.

Jeżeli przepisy ust. 3 nie zostaną wykonane ze względu na ograniczenia w procedurach przetargowych, państwa członkowskie informują Komisję do dnia 30 czerwca 2009 r. o dacie wyposażenia danych statków powietrznych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz. Ta data nie może być późniejsza niż 31 grudnia 2015 r.

5. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego gwarantują obsługę samolotów państwowych niewyposażonych w sprzęt radiowy dostosowany do separacji międzykanałowej, o ile istnieje możliwość bezpiecznej obsługi takich statków powietrznych w granicach możliwości systemu zarządzania ruchem lotniczym na częstotliwościach UHF lub 25 kHz.

6. Państwa członkowskie publikują procedury obsługi państwowych statków powietrznych niewyposażonych w sprzęt dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz w krajowych zbiorach informacji lotniczych.

7. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego co roku informują państwa członkowskie, które powołały dane służby, o planach obsługi państwowych statków powietrznych niewyposażonych w sprzęt dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz, uwzględniając ograniczenia związane z procedurami, o których mowa w ust. 6.

Artykuł 6

Wymogi bezpieczeństwa

Państwa członkowskie podejmują niezbędne działania celem zapewnienia przeprowadzenia przez zainteresowane strony, przed wprowadzaniem wszelkich zmian w istniejących systemach, o których mowa w art. 1 ust. 2, oceny bezpieczeństwa wraz z identyfikacją zagrożeń, oceną ryzyka i procesami ograniczania ryzyka.

Podczas takiej oceny bezpieczeństwa wymogi bezpieczeństwa wyszczególnione w załączniku II są uznawane za minimalne.

▼B

Artykuł 7

Zgodność lub przydatność do wykorzystania części składowych

1. Przed wydaniem deklaracji WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, o której mowa w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, producenci części składowych systemów, o których mowa w art. 1 ust. 2, oceniają zgodność lub przydatność do wykorzystania takich części składowych zgodnie z wymogami wyszczególnionymi w części A załącznika III do niniejszego rozporządzenia, bez uszczerbku dla ust. 2.

2. Procesy certyfikacji zdatności do lotu zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]), stosowane w odniesieniu do pokładowych części składowych systemów, o których mowa w art. 1 ust. 2, uznaje się za dopuszczalne procedury służące do oceny zgodności takich części składowych, o ile wykazują zgodność z wymogami interoperacyjności, eksploatacyjnymi i bezpieczeństwa zawartymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 8

Weryfikacja systemów

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które już wykazały lub są w stanie wykazać, że spełniają wymogi przedstawione w załączniku IV, przeprowadzają weryfikację systemów, o których mowa w art. 1 ust. 2, zgodnie z wymogami przedstawionymi w załączniku III część C.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które nie są w stanie wykazać, że spełniają wymogi przedstawione w załączniku IV, zlecają notyfikowanej jednostce podwykonawstwo weryfikacji systemów, o których mowa w art. 1 ust. 2. Weryfikację taką przeprowadza się zgodnie z wymogami przedstawionymi w załączniku III część D.

Artykuł 9

Dodatkowe wymogi

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej gwarantują należyte poinformowanie całego zatrudnionego personelu o wymogach ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu oraz przeszkolenie takiego personelu stosownie do sprawowanych funkcji.

2. Państwa członkowskie podejmują niezbędne działania celem należytego poinformowania personelu obsługującego IFPS związanego z planowaniem lotów o wymogach ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, a także celem przeszkolenia takiego personelu stosownie do sprawowanych funkcji.

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej:

a) opracowują i przechowują podręczniki obsługi zawierające niezbędne instrukcje i informacje umożliwiające stosowanie niniejszego rozporządzenia przez cały zatrudniony personel;

([1]) Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1.

▼B

b) gwarantują dostępność i aktualizację podręczników, o których mowa w lit. a), oraz gwarantują, że aktualizacja i rozprowadzanie podręczników podlega odpowiedniemu zarządzaniu jakością i konfiguracją dokumentacji;

c) gwarantują zgodność metod działania i procedur eksploatacyjnych z niniejszym rozporządzeniem.

4. Państwa członkowskie podejmują niezbędne działania celem zagwarantowania, że scentralizowana służba przetwarzania i dystrybucji planów lotu:

a) opracowuje i przechowuje podręczniki obsługi zawierające niezbędne instrukcje i informacje umożliwiające stosowanie niniejszego rozporządzenia przez cały zatrudniony personel;

b) gwarantuje dostępność i aktualizację podręczników, o których mowa w lit. a), oraz gwarantuje, że aktualizacja i rozprowadzanie podręczników podlega odpowiedniemu zarządzaniu jakością i konfiguracją dokumentacji;

c) gwarantuje zgodność metod działania i procedur eksploatacyjnych z niniejszym rozporządzeniem.

5. Użytkownicy, o których mowa w art. 3 ust. 1, podejmują niezbędne działania celem należytego poinformowania personelu obsługującego sprzęt radiowy o niniejszym rozporządzeniu, odpowiedniego przeszkolenia takiego personelu do korzystania z takiego sprzętu oraz udostępnienia instrukcji w kabinie pilota tam, gdzie to stosowne.

6. Państwa członkowskie podejmują niezbędne działania celem zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, w tym publikują stosowne informacje w krajowych zbiorach informacji lotniczych.

Artykuł 10

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Standardy i przepisy, o których mowa w art. 3 i 4

1. Rozdział 2 „Lotnicza służba ruchoma”, punkt 2.1 „Charakterystyka systemu VHF łączności powietrze–ziemia” i punkt 2.2 „Charakterystyka systemu instalacji naziemnych”, ICAO załącznik 10, tom III, część 2 (wydanie I – lipiec 1995 r. wraz z poprawką nr 80).

2. Rozdział 2 „Lotnicza służba ruchoma”, punkt 2.1 „Charakterystyka systemu VHF łączności powietrze–ziemia”, punkt 2.3.1 „Funkcja nadawcza” i punkt 2.3.2 „Funkcja odbiorcza” oprócz podpunktu 2.3.2.8 „VDL – Odporność na zakłócenia”, ICAO załącznik 10, tom III, część 2 (wydanie I – lipiec 1995 r. wraz z poprawką nr 80).

3. Specyfikacja minimalnych wymogów eksploatacyjnych Eurocae dla pokładowego odbiornika–nadajnika VHF w zakresie częstotliwości 117,975–137,000 MHz, dokument ED-23B, poprawka 3, grudzień 1997 r.

4. Punkt 12.3.1.4 „Separacja międzykanałowa 8,33 kHz”, ICAO PANS-ATM, dok. 4444 (wydanie XIV – 2001 r. wraz z poprawką nr 4).

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Wymogi bezpieczeństwa, o których mowa w art. 6

1. Wymogi interoperacyjności i eksploatacyjne wyszczególnione w art. 3 ust. 1 i 12 uważa się za wymogi bezpieczeństwa.

2. Wymogi procedur dodatkowych wyszczególnione w art. 4 ust. 1 i 2 uważa się za wymogi bezpieczeństwa.

3. Wymogi odnośnie do państwowych statków powietrznych wyszczególnione w art. 5 ust. 1, 3, 5 i 7 uważa się za wymogi bezpieczeństwa.

4. Wymogi zapewniające zgodność, o których mowa w art. 9 ust. 1, 3, 5 i 6 uważa się za wymogi bezpieczeństwa.

5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej gwarantują zgodność kontrolnego interfejsu człowiek-maszyna (HMI) dla wyświetlacza kanałów VHF z procedurami radiotelefonii VHF.

6. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oceniają wpływ obniżenia statków lotniczych niewyposażonych w sprzęt dostosowany do separacji międzykanałowej 8,33 kHz poniżej poziomu lotu FL 195, uwzględniając takie czynniki, jak minimalne wysokości bezpiecznego krzyżowania, oraz decydują, czy konieczne są zmiany w możliwościach sektora lub strukturach/projekcie przestrzeni powietrznej.

7. Państwa członkowskie zapewniają przestawienie z separacji międzykanałowej 25 na 8,33 kHz na okres próbny minimum czterech tygodni, podczas których zweryfikowano bezpieczne działanie, przed włączeniem do tabeli COM2 ICAO dok. 7754.

8. Państwa członkowskie zapewniają przestawienie z separacji międzykanałowej 25 na 8,33 kHz zgodnie z kryteriami ICAO odnośnie do planowania częstotliwości przedstawionymi w części II – „Kryteria planowania częstotliwości VHF w łączności powietrze-ziemia” w Podręczniku zarządzania częstotliwościami – ICAO EUR dok. 011 (2005).

▼B

ZAŁĄCZNIK III

CZĘŚĆ A

WYMOGI OCENY ZGODNOŚCI LUB PRZYDATNOŚCI DO WYKORZYSTANIA CZĘŚCI SKŁADOWYCH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7

1. Działania weryfikacyjne pokazują w trakcie eksploatacji w środowisku testowym zgodność części składowych z wymogami eksploatacyjnymi niniejszego rozporządzenia lub ich przydatność do wykorzystania.

2. Zastosowanie przez producenta modułu przedstawionego w części B uważa się za odpowiednią procedurę oceny zgodności, wystarczającą do zapewnienia i zadeklarowania zgodności części składowej. Dopuszcza się również procedury równoważne lub bardziej rygorystyczne.

CZĘŚĆ B

MODUŁ WEWNĘTRZNEJ KONTROLI PRODUKCJI

1. Moduł ten przedstawia procedurę, za pomocą której producent lub jego upoważniony przedstawiciel posiadający siedzibę na terenie Wspólnoty, wykonujący obowiązki określone w ust. 2, zapewnia i deklaruje, że dane części składowe spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel posiadający siedzibę na terenie Wspólnoty ma obowiązek sporządzić pisemną deklarację zgodności lub przydatności do wykorzystania zgodnie z punktem 3 załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

2. Producent ma obowiązek sporządzenia dokumentacji technicznej wyszczególnionej w ust. 4, a producent lub jego upoważniony przedstawiciel posiadający siedzibę na terenie Wspólnoty ma obowiązek przechowywać taką dokumentację przez okres co najmniej 10 lat po wyprodukowaniu ostatniej części składowej, do dyspozycji odpowiednich krajowych organów nadzorczych przeprowadzających kontrole oraz do dyspozycji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które w swoich systemach wykorzystują takie części składowe. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel posiadający siedzibę na terenie Wspólnoty powiadamia państwa członkowskie o tym, gdzie i w jaki sposób można uzyskać dostęp do powyższej dokumentacji technicznej.

3. O ile producent nie posiada siedziby na terenie Wspólnoty, wyznacza on osobę wprowadzającą (osoby wprowadzające) części składowe na rynek wspólnotowy. Osoba ta (osoby te) powiadamia(-ją) państwa członkowskie o tym, gdzie i w jaki sposób można uzyskać dostęp do dokumentacji technicznej.

4. Dokumentacja techniczna winna umożliwiać ocenę zgodności części składowych z wymogami niniejszego rozporządzenia. Dokumentacja taka powinna obejmować, w stopniu wymaganym przez taką ocenę, projekt, produkcję i eksploatację części składowych.

5. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel mają obowiązek przechowywać, razem z dokumentacją techniczną, kopię deklaracji zgodności lub przydatności do wykorzystania.

CZĘŚĆ C

WYMOGI WERYFIKACJI SYSTEMÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 8 UST. 1

1. Weryfikacja systemów określonych w art. 1 ust. 2 wykazuje zgodność takich systemów z wymogami interoperacyjności, eksploatacyjnymi i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia w środowisku oceny odzwierciedlającym kontekst operacyjny takich systemów. W szczególności:

   — weryfikacja systemów łączności powietrze-ziemia wykazuje, że separacja międzykanałowa jest stosowana w łączności VHF powietrze-ziemia zgodnie z art. 3 ust. 3 oraz że systemy łączności z separacja kanałową 8,33 kHz działają zgodnie z art. 3 ust. 7,

▼B

— weryfikacja systemów przetwarzania danych lotniczych wykazuje prawidłowe wdrożenie funkcji, o której mowa w art. 3 ust. 12.

2. Weryfikację systemów określonych w art. 1 ust. 2 przeprowadza się zgodnie z odpowiednimi, uznanymi praktykami testowymi.

3. Narzędzia testowe stosowane do weryfikacji systemów określonych w art. 1 ust. 2 posiadają odpowiednie funkcje.

4. Weryfikacja systemów określonych w art. 1 ust. 2 prowadzi do uzyskania części dokumentacji technicznej wymaganych przez punkt 3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004, w tym poniższych części:

— opisu wdrożenia,

— sprawozdania z kontroli i testów otrzymanych przed wprowadzeniem systemu do użytku.

5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zarządza działaniami weryfikacyjnymi, a w szczególności:

— określa odpowiednie środowisko oceny operacyjnej i technicznej, odzwierciedlające środowisko operacyjne,

— sprawdza, czy plan testów opisuje integrację systemów określonych w art. 1 ust. 2 w środowisku oceny operacyjnej i technicznej,

— sprawdza, czy plan testów w pełni obejmuje stosowne wymogi interoperacyjności, eksploatacyjne i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia,

— zapewnia spójność i jakość dokumentacji technicznej i planu testów,

— planuje organizację testów, personel, instalację i konfigurację platformy testowej,

— przeprowadza wyszczególnione w planie testów kontrole i testy,

— sporządza sprawozdanie przedstawiające wyniki kontroli i testów.

6. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zapewnia zgodność systemów określonych w art. 1 ust. 2, zastosowanych w środowisku oceny operacyjnej, z wymogami interoperacyjności, eksploatacyjnymi i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia.

7. Po zakończeniu działań weryfikacyjnych w zakresie zgodności instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza deklarację WE weryfikacji systemu i przedstawia taką deklarację krajowemu organowi nadzorczemu razem z dokumentacją techniczną, zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

CZĘŚĆ D

WYMOGI WERYFIKACJI SYSTEMÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 8 UST. 2

1. Weryfikacja systemów określonych w art. 1 ust. 2 wykazuje zgodność takich systemów z wymogami interoperacyjności, eksploatacyjnymi i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia w środowisku oceny odzwierciedlającym kontekst operacyjny takich systemów. W szczególności:

— weryfikacja systemów łączności powietrze-ziemia wykazuje, że separacja międzykanałowa jest stosowana w łączności VHF powietrze-ziemia zgodnie z art. 3 ust. 3, oraz że systemy łączności z separacją międzykanałową 8,33 kHz działają zgodnie z art. 3 ust. 7,

▼B

— weryfikacja systemów przetwarzania danych lotniczych wykazuje prawidłowe wdrożenie funkcji, o której mowa w art. 3 ust. 12.

2. Weryfikację systemów określonych w art. 1 ust. 2 przeprowadza się zgodnie z odpowiednimi, uznanymi praktykami testowymi.

3. Narzędzia testowe stosowane do weryfikacji systemów określonych w art. 1 ust. 2 posiadają odpowiednie funkcje.

4. Weryfikacja systemów określonych w art. 1 ust. 2 prowadzi do uzyskania części dokumentacji technicznej wymaganych przez punkt 3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004, w tym poniższych części:

— opisu wdrożenia,

— sprawozdania z kontroli i testów otrzymanych przed wprowadzeniem systemu do użytku.

5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej określa odpowiednie środowisko oceny operacyjnej i technicznej, odzwierciedlające środowisko operacyjne oraz zlecają jednostce notyfikowanej przeprowadzenie działań weryfikacyjnych.

6. Jednostka notyfikowana zarządza działaniami weryfikacyjnymi, a w szczególności:

— sprawdza, czy plan testów opisuje integrację systemów określonych w art. 1 ust. 2 w środowisku oceny operacyjnej i technicznej,

— sprawdza, czy plan testów w pełni obejmuje stosowne wymogi interoperacyjności, eksploatacyjne i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia,

— zapewnia spójność i jakość dokumentacji technicznej i planu testów,

— planuje organizację testów, personel, instalację i konfigurację platformy testowej,

— przeprowadza wyszczególnione w planie testów kontrole i testy,

— sporządza sprawozdanie przedstawiające wyniki kontroli i testów.

7. Jednostka notyfikowana zapewnia zgodność systemów określonych w art. 1 ust. 2, zastosowanych w środowisku oceny operacyjnej, z wymogami interoperacyjności, eksploatacyjnymi i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia.

8. Po zakończeniu działań weryfikacyjnych jednostka notyfikowana sporządza świadectwo zgodności w stosunku do wykonanych zadań.

9. Następnie instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza deklarację WE weryfikacji systemu i przedstawia taką deklarację krajowemu organowi nadzorczemu razem z dokumentacja techniczną, zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

Warunki, o których mowa w art. 8

1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ma obowiązek dysponowania metodami sprawozdawczymi w ramach swojej organizacji, gwarantującymi i wykazującymi bezstronność i niezależność osądu w stosunku do czynności weryfikacyjnych.

2. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej gwarantuje, że personel zatrudniony przy procesach weryfikacji przeprowadza kontrole z jak największą uczciwością zawodową i w sposób możliwie najbardziej profesjonalny pod względem technicznym oraz że personel taki nie działa pod presją ani nie jest w żaden sposób motywowany, szczególnie finansowo, zwłaszcza przez osoby lub grupy osób, którym zależy na wynikach kontroli, gdyż mogłoby to mieć wpływ na osąd sytuacji lub wyniki przeprowadzanych kontroli.

3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej gwarantuje, że personel zatrudniony przy procesach weryfikacji ma dostęp do sprzętu umożliwiającego właściwe przeprowadzenie wymaganych kontroli.

4. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej gwarantuje, że personel zatrudniony przy procesach weryfikacji przeszedł solidne szkolenie techniczne i zawodowe, posiada zadowalającą wiedzę na temat wymogów przeprowadzanych weryfikacji, odpowiednie doświadczenie w przeprowadzaniu takich działań oraz umiejętności niezbędne do sporządzania deklaracji, notatek i sprawozdań na dowód przeprowadzenia weryfikacji.

5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej gwarantuje, że personel zatrudniony przy procesach weryfikacji jest zdolny do bezstronnego przeprowadzenia kontroli. Wynagrodzenie takiego personelu nie może uzależnione od ilości przeprowadzonych kontroli ani od wyników kontroli.