**Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.**

►**B** **REGULAMENTUL (CE) NR. 1265/2007 AL COMISIEI**

**din 26 octombrie 2007**

**de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de comunicații vocale aer-sol pentru cerul unic european**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

(JO L 283, 27.10.2007, p. 25)

Astfel cum a fost modificat prin:

| | | Jurnalul Oficial | | |
|---|---|---|---|---|
| | | NR. | Pagina | Data |
| ►**M1** | Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 | L 281 | 1 | 13.10.2012 |

▼B

# REGULAMENTUL (CE) NR. 1265/2007 AL COMISIEI

## din 26 octombrie 2007

## de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de comunicații vocale aer-sol pentru cerul unic european

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) ([1]), în special articolul 3 alineatul (1),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) ([2]), în special articolul 8 alineatul (2),

întrucât:

(1) Creșterea traficului aerian înregistrată în rețeaua europeană de gestionare a traficului aerian (denumită în continuare „REGTA") a impus o creștere a capacității de gestionare a traficului aerian. Această creștere a condus la o cerere de ameliorări la nivel operativ – precum resectorizarea spațiului aerian – care, la rândul său, a condus la o cerere de alocare de frecvențe VHF suplimentare.

(2) Din cauza dificultăților întâmpinate în a satisface cererea de alocare a unor noi frecvențe VHF în banda rezervată serviciului mobil aeronautic de radiocomunicații de 117,975-137 MHz – și ținând seama de limitele la care sunt supuse creșterea spectrului alocat și/sau reutilizarea frecvențelor –, Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI") a decis să reducă ecartul dintre canale de la 25 la 8,33 kHz.

(3) Ca urmare a deciziilor adoptate de OACI în 1994 și 1995, în luna octombrie 1999 ecartul de 8,33 kHz dintre canale a fost introdus peste nivelul de zbor (denumit în continuare „FL") 245 în regiunea EUR a OACI. Inițial, șapte state au impus instalarea la bordul aeronavelor a unor echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale, urmate de alte 23 de state din octombrie 2002.

(4) Ținând seama de creșterea estimată a cererii de alocare a frecvențelor VHF, OACI a decis în 2002 să continue punerea în aplicare a ecartului de 8,33 kHz sub FL 245 și a solicitat Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene (Eurocontrol) să gestioneze respectiva punere în aplicare. În consecință, Comisia permanentă a Eurocontrol a recomandat punerea în aplicare, de la 15 marte 2007, a unui ecart de 8,33 kHz peste FL 195 în regiunea EUR a OACI.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 26.
([2]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

▼B

(5) Se estimează că în următorii ani traficul aerian va continua să crească, fapt ce va conduce la înmulțirea numărului de cereri de frecvențe VHF. Prin urmare, punerea în aplicare a ecartului de 8,33 kHz dintre canale peste FL 195 ar trebui considerată numai ca o primă etapă, care ar trebui evaluată în timp util în vederea unei posibile extinderi, pe baza unei evaluări adecvate a impactului operațional și economic, precum și a siguranței.

(6) În temeiul articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Eurocontrol a fost mandatat să stabilească cerințele necesare pentru introducerea coordonată a comunicațiilor vocale aer-sol bazate pe un ecart dintre canale redus la 8,33 kHz. Prezentul regulament se bazează pe raportul de mandat din 12 octombrie 2006.

(7) Pentru a asigura interoperabilitatea, este necesar ca sistemele de comunicații vocale cu un ecart de 8,33 kHz, utilizate atât la sol, cât și la bordul aeronavelor, să îndeplinească cerințele minime comune în materie de performanță.

(8) Aplicarea uniformă a unor proceduri specifice în cadrul spațiului aerian al cerului unic european este esențială pentru asigurarea fără întrerupere a interoperabilității și a operabilității.

(9) Informațiile cu privire la capacitatea zborurilor de a utiliza un ecart de 8,33 kHz între canale ar trebui incluse în planul de zbor, prelucrate și transmise între unitățile de control al traficului aerian.

(10) Prezentul regulament nu ar trebui să se aplice operațiunilor și instruirii militare menționate la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(11) Într-o declarație privind aspectele militare legate de cerul unic european ([1]), statele membre s-au angajat să coopereze luând în considerare cerințele militare naționale, astfel încât conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian să fie aplicat integral și uniform în toate statele membre și de către toți utilizatorii spațiului aerian. În acest scop, comunicațiile vocale aer-sol cu un ecart între canale redus la 8,33 kHz ar trebui aplicate de toți utilizatorii spațiului aerian.

(12) Gestionarea, în cadrul traficului aerian general, a aeronavelor de stat neprevăzute cu un echipament radio capabil să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale riscă să conducă la o creștere a activităților de control al traficului aerian și să aibă un impact negativ asupra capacității și a nivelurilor de siguranță ale REGTA. Pentru minimizarea unui astfel de impact, este necesară echiparea unui număr cât mai mare de aeronave de stat cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale.

(13) Aeronavele de stat de tip „transport” reprezintă cea mai mare categorie de aeronave de stat care participă la traficul aerian general din spațiul aerian căruia i se aplică prezentul regulament. Prin urmare, ar trebui să se acorde prioritate instalării, la bordul acestor aeronave de stat, a unor echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 9.

▼B

(14) Constrângeri de natură tehnică sau financiară pot împiedica statele membre să echipeze anumite categorii de aeronave de stat cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale. În astfel de cazuri, Comisia ar trebui să fie informată.

(15) Pentru a menține nivelurile de siguranță, furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să elaboreze planuri cu privire la gestionarea aeronavelor de stat care nu pot fi echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale.

(16) În vederea menținerii sau a consolidării nivelurilor existente de siguranță a operațiunilor, statele membre ar trebui să aibă obligația de a asigura realizarea, de către părțile implicate, a unei evaluări a siguranței, care să includă identificarea pericolelor și evaluarea și diminuarea riscurilor. Aplicarea armonizată a unor astfel de proceduri în ceea ce privește sistemele reglementate prin prezentul regulament necesită identificarea cerințelor specifice de siguranță pentru toate cerințele în materie de interoperabilitate și performanță.

(17) În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, normele de punere în aplicare a interoperabilității trebuie să descrie procedurile specifice de evaluare a conformității care vor fi utilizate pentru evaluarea fie a conformității, fie a adecvării la utilizarea dată a elementelor componente, precum și pentru verificarea sistemelor.

(18) Nivelul de maturitate al pieței componentelor care fac obiectul prezentului regulament este de așa natură încât conformitatea sau adecvarea lor la utilizare pot fi evaluate în mod satisfăcător datorită controlului intern al producției, utilizând proceduri bazate pe modulul A din anexa la Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele diverselor faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a mărcii de conformitate CE, care sunt propuse spre a fi utilizate în cadrul directivelor de armonizare tehnică ([1]).

(19) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic înființat prin articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

**Obiect și domeniu de aplicare**

(1) Prezentul regulament stabilește cerințele privind introducerea coordonată a comunicațiilor vocale aer-sol bazate pe un ecart dintre canale de 8,33 kHz.

([1]) JO L 220, 30.8.1993, p. 23.

▼B

(2) Prezentul regulament se aplică sistemelor de comunicații vocale aer-sol bazate pe un ecart între canale de 8,33 kHz în banda rezervată serviciului mobil aeronautic de radiocomunicații de 117,975-137 MHz, componentelor acestora și procedurilor aferente, precum și sistemelor de prelucrare a datelor de zbor utilizate de unitățile de control al traficului aerian care prestează servicii pentru traficul aerian general, componentelor acestora și procedurilor aferente.

(3) Prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor efectuate în cadrul traficului aerian general peste FL 195, în spațiul aerian al regiunii EUR a OACI în care statele membre sunt responsabile de furnizarea unor servicii de trafic aerian conforme cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]), cu excepția articolului 4, care se aplică și sub FL 195.

(4) În cadrul articolului 4 primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 730/2006 al Comisiei ([2]), statele membre pot acorda derogări de la obligațiile prevăzute în prezentul regulament privind instalarea de echipamente la bordul navelor, pentru zborurile efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere.

*Articolul 2*

**Definiții**

În înțelesul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

De asemenea, se aplică și următoarele definiții:

1. „Ecart dintre canale de 8,33 kHz” înseamnă o separare de 8,33 kHz între canalele adiacente;

2. „Canal” înseamnă un indicator numeric utilizat împreună cu acordul pe frecvențe al echipamentelor de comunicații vocale, care permite identificarea unică a frecvenței de radiocomunicații și a ecartului dintre canale care trebuie aplicate;

3. „Unitate de control al traficului aerian” (denumită în continuare „unitate ATC”) înseamnă, după caz, un centru de control regional, o unitate de control de apropiere sau un turn de control al unui aerodrom;

4. „Centru de control regional” (denumit în continuare „ACC”) înseamnă o unitate înființată pentru a furniza servicii de control al traficului aerian zborurilor controlate din zonele de control aflate în responsabilitatea sa;

▼M1

5. „Zboruri efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere” (zboruri VFR) înseamnă orice zboruri desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere;

▼B

6. „Alocare de frecvențe VHF” înseamnă alocarea unei frecvențe VHF unui serviciu aeronautic în scopul exploatării echipamentelor de comunicații vocale;

7. „Sistem cu unde purtătoare decalate” înseamnă un sistem utilizat în situațiile în care acoperirea radio nu poate fi asigurată printr-o singură combinație emițător-receptor și în care, pentru a reduce la maximum problemele de interferență, semnalele sunt decalate în raport cu frecvența purtătoare principală;

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 10.
([2]) JO L 128, 16.5.2006, p. 3.

▼B

8. „Acoperire operațională specificată” înseamnă volumul de spațiu aerian în care este furnizat un anumit serviciu și în cadrul căruia frecvențele atribuite respectivului serviciu sunt protejate;

9. „Operator” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere care exploatează sau care oferă servicii de exploatare a uneia sau mai multor aeronave;

10. „Post de lucru” înseamnă mobilierul și echipamentele tehnice cu ajutorul cărora un membru al personalului serviciilor de trafic aerian își execută sarcinile aferente activității sale;

11. „Radiotelefonie” înseamnă o formă de radiocomunicație prevăzută, în principal, pentru schimbul de informații prin voce;

12. „Procedură de coordonare” înseamnă orice acord între două unități ATC adiacente, care specifică modul în care urmează să fie coordonate respectivele responsabilități ale acestora în materie de control al traficului aerian;

13. „Sistem integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor” (denumit în continuare „IFPS”) înseamnă un sistem din cadrul rețelei europene de gestionare a traficului aerian prin care se oferă, în spațiul aerian reglementat de prezentul regulament, un serviciu centralizat de prelucrare și distribuție a planurilor de zbor, care se ocupă de recepționarea, validarea și distribuirea planurilor de zbor;

14. „Aeronavă de stat” înseamnă orice aeronavă utilizată de serviciile militare, vamale și de poliție;

15. „Aeronavă de stat de tip transport” înseamnă o aeronavă de stat cu aripi fixe, concepută în vederea transportului de persoane și/sau de mărfuri.

*Articolul 3*

**Cerințe privind interoperabilitatea și performanța**

(1) Fără a aduce atingere articolului 5, operatorii se asigură că, până la 15 martie 2008, aeronavele lor sunt echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale.

(2) Pe lângă capacitatea de funcționare cu un ecart de 8,33 kHz între canale, echipamentele menționate la alineatul (1) sunt capabile să se sintonizeze cu un ecart de 25 kHz între canale și să funcționeze într-un mediu care utilizează frecvențe ale undelor purtătoare decalate.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că, până la 3 iulie 2008, toate alocările de frecvențe VHF pentru comunicațiile vocale sunt convertite la un ecart de 8,33 kHz între canale pentru sectoarele al căror nivel inferior este stabilit la FL 195 sau peste acest nivel.

(4) Alineatul (3) nu se aplică în cazul sectoarelor în care se utilizează un sistem cu unde purtătoare decalate cu un ecart de 25 kHz între canale.

(5) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că alocările de frecvențe VHF sunt notificate furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

▼B

(6) Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun în aplicare alocările de frecvențe VHF menționate la alineatul (5). În cazul în care, în situații excepționale, nu pot fi respectate dispozițiile alineatului (3), statele membre comunică motivele Comisiei.

(7) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că performanțele sistemelor lor de comunicații vocale cu un ecart de 8,33 kHz între canale respectă standardele OACI prevăzute în anexa I punctul 1.

(8) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele lor de comunicații vocale cu un ecart de 8,33 kHz între canale permit o comunicare vocală între controlori și piloți acceptabilă din punct de vedere operațional în limitele acoperirii operaționale specificate.

(9) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că performanțele componentelor emițător/receptor la sol instalate în cadrul sistemelor de comunicații vocale cu un ecart de 8,33 kHz respectă standardele OACI prevăzute în anexa I punctul 1 în ceea ce privește stabilitatea frecvențelor, modulația, sensibilitatea, lățimea de bandă efectiv acceptabilă și respingerea canalelor adiacente.

(10) Operatorii se asigură că performanțele sistemelor de comunicații vocale la un ecart de 8,33 kHz între canale instalate la bordul aeronavelor lor în temeiul alineatului (1) respectă standardele OACI prevăzute în anexa I punctul 2.

(11) Documentul Organizației Europene pentru Echipamente din Aviația Civilă (*European Organisation for Civil Aviation Equipment* – Eurocae) menționat la anexa I punctul 3 este considerat ca fiind o probă suficientă a conformității în ceea ce privește cerințele de stabilitate a frecvențelor, modulație, sensibilitate, lățimea de bandă efectiv acceptabilă și respingerea canalelor adiacente identificate în standardele OACI prevăzute în anexa I punctul 2.

(12) Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun în aplicare, în cadrul sistemelor lor de prelucrare a datelor de zbor, procedurile de notificare și coordonare inițială în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei ([1]) după cum urmează:

(a) informațiile cu privire la capacitatea unui zbor de a funcționa cu un ecart de 8,33 kHz sunt transmise între unitățile ATC;

(b) informațiile cu privire la capacitatea unui zbor de a funcționa cu un ecart de 8,33 kHz sunt puse la dispoziția postului de lucru adecvat;

(c) controlorul dispune de mijloacele necesare pentru a modifica informațiile cu privire la capacitatea unui zbor de a funcționa cu un ecart de 8,33 kHz.

*Articolul 4*

**Proceduri asociate**

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și operatorii se asigură că, pentru identificarea canalului de transmisie în comunicațiile radiotelefonice VHF, sunt folosite toate cele șase cifre ale indicatorului numeric, cu excepția cazului în care atât a cincea, cât și a șasea cifră sunt zero, caz în care se utilizează numai primele patru cifre.

([1]) JO L 186, 7.7.2006, p. 27.

▼B

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și operatorii se asigură că procedurile lor de comunicare vocală aer-sol sunt conforme cu dispozițiile OACI prevăzute în anexa I punctul 4.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că procedurile aplicabile aeronavelor echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale, precum și aeronavelor neechipate în acest sens sunt prevăzute în procedurile de coordonare dintre ACC.

(4) Operatorii care efectuează zborurile menționate la articolul 1 alineatul (3) peste FL 195, precum și agenții care acționează în numele lor se asigură că, pe lângă litera S și/sau oricare alte litere, în funcție de caz, la punctul 10 al planului de zbor se inserează litera Y, în cazul aeronavelor care sunt echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart între canale de 8,33 kHz, sau că la punctul 18 se include indicatorul STS/EXM833, în cazul aeronavelor care nu sunt echipate, dar cărora li s-a acordat o derogare de la obligația de a deține astfel de echipamente. O aeronavă care, în mod normal, poate zbura deasupra FL 195, echipată cu un echipament radio capabil să funcționeze cu un ecart între canale de 8,33 kHz, dar care intenționează să zboare sub acest nivel va include litera Y la punctul 10 al planului de zbor.

(5) În cazul modificării capacității de utilizare a ecartului de 8,33 kHz pentru un anumit zbor, operatorii sau agenții care acționează în numele lor trimit un mesaj de modificare către IFPS, inserând indicatorul adecvat la punctul corespunzător.

(6) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că IFPS prelucrează și distribuie informațiile privind capacitatea de funcționare cu un ecart de 8,33 kHz primite în planurile de zbor.

*Articolul 5*

**Aeronave de stat**

(1) Statele membre se asigură că aeronavele de stat de tip transport sunt echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart între canale de 8,33 kHz până la 3 iulie 2008.

(2) Fără a aduce atingere procedurilor naționale privind comunicarea informațiilor privind aeronavele de stat, Comisiei îi este comunicată de statele membre, până la 3 ianuarie 2008, lista aeronavelor de stat de tip transport care nu vor fi echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart între canale de 8,33 kHz în conformitate cu alineatul (1) ca urmare:

(a) a retragerii din serviciul operațional până la 31 decembrie 2010;

(b) a unor constrângeri legate de achizițiile publice.

În cazul unor constrângeri legate de achizițiile publice care împiedică respectarea alineatului (1), Comisiei îi este comunicată de către statele membre până la 3 ianuarie 2008 data până la care respectiva aeronavă va fi echipată cu un echipament radio capabil să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale. Această dată nu trebuie să depășească 31 decembrie 2012.

▼B

(3) Statele membre se asigură că aeronavele de stat care nu sunt destinate transportului sunt echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart între canale de 8,33 kHz până la 31 decembrie 2009, fără a aduce atingere alineatului (4).

(4) Fără a aduce atingere procedurilor naționale privind comunicarea informațiilor privind aeronavele de stat, Comisiei îi este comunicată de statele membre, până la 30 iunie 2009, lista aeronavelor de stat care nu sunt destinate transportului care nu vor fi echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart între canale de 8,33 kHz în conformitate cu alineatul (3), ca urmare:

(a) a unor constrângeri inevitabile de natură tehnică sau financiară;

(b) a retragerii din serviciul operațional până la 31 decembrie 2010;

(c) a unor constrângeri legate de achizițiile publice.

În cazul unor constrângeri legate de achizițiile publice care împiedică respectarea alineatului (3), Comisiei îi este comunicată de către statele membre până la 30 iunie 2009 data până la care respectiva aeronavă va fi echipată cu un echipament radio capabil să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale. Această dată nu trebuie să depășească 31 decembrie 2015.

(5) Furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că aeronavele de stat care nu sunt echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart între canale de 8,33 kHz pot primi asistență, cu condiția să fie gestionate în condiții de siguranță, în limitele capacității sistemului de gestionare a traficului aerian, prin frecvențe UHF sau prin frecvențe VHF cu un ecart de 25 kHz.

(6) Statele membre publică procedurile de gestionare a aeronavelor de stat care nu sunt echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale în publicațiile de informare aeronautică naționale.

(7) Furnizorii de servicii de trafic aerian comunică anual statelor membre care i-a desemnat planurile de gestionare a aeronavelor de stat care nu sunt echipate cu echipamente radio capabile să funcționeze cu un ecart de 8,33 kHz între canale, planuri pe care le stabilesc ținând seama de limitele de capacitate asociate cu procedurile menționate la alineatul (6).

*Articolul 6*

**Cerințe de siguranță**

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că orice modificare a sistemelor existente menționate la articolul 1 alineatul (2) sau introducerea de sisteme noi sunt precedate de o evaluare a siguranței, care să includă identificarea pericolelor și evaluarea și diminuarea riscurilor, efectuată de părțile interesate.

În timpul respectivei evaluări a siguranței, cerințele de siguranță prevăzute în anexa II sunt considerate cerințe minime.

▼B

*Articolul 7*

**Conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor**

(1) Înainte de emiterea unei declarații CE de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată menționate la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, producătorii de componente ale sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) evaluează conformitatea sau adecvarea la utilizare a componentelor respective în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa III partea A la prezentul regulament, fără a aduce atingere alineatului (2).

(2) Procedurile de certificare a navigabilității care respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului [1], atunci când sunt aplicate componentelor sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2), care sunt instalate la bordul aeronavelor, sunt considerate proceduri acceptabile pentru evaluarea conformității respectivelor componente în cazul în care demonstrează conformitatea cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.

*Articolul 8*

**Verificarea sistemelor**

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care pot demonstra sau care au demonstrat că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa IV efectuează o verificare a sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa III partea C.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care nu pot demonstra că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa IV subcontractează unui organism notificat o verificare a sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2). Această verificare se efectuează în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa III partea D.

*Articolul 9*

**Cerințe suplimentare**

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că toți membrii personalului în cauză sunt informați în mod adecvat cu privire la cerințele prevăzute în prezentul regulament și că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită.

(2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că toți membrii personalului care utilizează IFPS folosit în planificarea zborurilor sunt informați în mod adecvat cu privire la cerințele prevăzute în prezentul regulament și că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană:

(a) elaborează și actualizează manuale de operare care cuprind instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului în cauză să aplice prezentul regulament;

[1] JO L 240, 7.9.2002, p. 1.

▼B

(b) se asigură că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și actualizate în permanență, actualizarea și distribuția lor făcând obiectul unei gestionări adecvate a calității și a configurației documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de operare sunt conforme cu prezentul regulament.

(4) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că serviciul centralizat de prelucrare și distribuție a planurilor de zbor:

(a) elaborează și actualizează manuale de operare care cuprind instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului în cauză să aplice prezentul regulament;

(b) se asigură că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și actualizate în permanență, actualizarea și distribuția lor făcând obiectul unei gestionări adecvate a calității și a configurației documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de operare sunt conforme cu prezentul regulament.

(5) Operatorii menționați la articolul 3 alineatul (1) iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că membrii personalului care utilizează echipamentele radio sunt informați în mod adecvat cu privire la prezentul regulament, că au pregătirea necesară pentru a utiliza respectivele echipamente și că, în măsura posibilului, instrucțiunile sunt disponibile în carlingă.

(6) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea dispozițiilor prezentului regulament, inclusiv publicarea informațiilor relevante în publicațiile de informare aeronautică naționale.

*Articolul 10*

**Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

*ANEXA I*

**Standarde și dispoziții menționate la articolele 3 și 4**

1. Capitolul 2 „*Aeronautical Mobile Service*”, secțiunea 2.1 „*Air-ground VHF communication system characteristics*” și secțiunea 2.2 „*System characteristics of the ground installations*” din anexa 10 a OACI, volumul III, partea 2 (prima ediție – iulie 1995, care conține amendamentul nr. 80).

2. Capitolul 2 „*Aeronautical Mobile Service*”, secțiunea 2.1 „*Air-ground VHF communication system characteristics*”, secțiunea 2.3.1 „*Transmitting function*” și secțiunea 2.3.2 „*Receiving function*”, cu excepția subsecțiunii 2.3.2.8 „*VDL – Interference Immunity Performance*” din anexa 10 a OACI, volumul III, partea 2 (Prima ediție – iulie 1995, care conține amendamentul nr. 80).

3. *Eurocae Minimum Operational Performance Specification for Airborne VHF Receiver-Transmitter operating in the frequency range 117,975 – 137,000 MHz*, document ED-23B, amendamentul nr. 3, decembrie 1997.

4. Secțiunea 12.3.1.4 „*8.33 kHz channel spacing*” a documentului PANS-ATM 4444 al OACI (a paisprezecea ediție – 2001, care conține amendamentul nr. 4).

▼B

*ANEXA II*

**Cerințe de siguranță menționate la articolul 6**

1. Cerințele de interoperabilitate și performanță menționate la articolul 3 alineatele (1) și (12) sunt considerate cerințe de siguranță.

2. Cerințele privind procedurile asociate menționate la articolul 4 alineatele (1) și (2) sunt considerate cerințe de siguranță.

3. Cerințele privind aeronavele de stat menționate la articolul 5 alineatele (1), (3), (5) și (7) sunt considerate cerințe de siguranță.

4. Cerințele destinate să asigure respectarea prezentului regulament menționate la articolul 9 alineatele (1), (3), (5) și (6) sunt considerate cerințe de siguranță.

5. Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că interfața om-mașină disponibilă controlorilor pentru afișarea canalelor VHF este compatibilă cu procedurile de radiotelefonie VHF.

6. Furnizorii de servicii de navigație aeriană evaluează consecințele coborârii sub FL 195 a aeronavelor care nu sunt echipate pentru comunicații vocale cu un ecart de 8,33 kHz, luând în considerare factori precum altitudinile minime de siguranță la traversarea prin nivel, și stabilesc dacă este necesar să modifice capacitatea sectoarelor sau organizarea/structura spațiului aerian.

7. Înainte de coordonarea în tabelul COM2 din documentul 7754 al ICAO, statele membre se asigură că toate conversiile de la 25 la 8,33 kHz se efectuează în decursul unei perioade de probă de cel puțin 4 săptămâni, timp în care se verifică nivelul de siguranță al operațiunilor.

8. Statele membre se asigură că toate conversiile de la 25 la 8,33 kHz se efectuează în conformitate cu criteriile OACI privind planificarea frecvențelor descrise în partea II – „VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria” din Manualul de gestionare a frecvențelor în regiunea EUR – doc. EUR 011 al OACI (2005).

▼B

*ANEXA III*

PARTEA A

**CERINȚE PRIVIND EVALUAREA CONFORMITĂȚII SAU A ADECVĂRII LA UTILIZAREA DATĂ A COMPONENTELOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 7**

1. Activitățile de verificare demonstrează conformitatea componentelor cu cerințele privind performanța prevăzute în prezentul regulament sau adecvarea lor la utilizare atunci când funcționează în mediul de testare.

2. Aplicarea, de către fabricant, a modulului descris în partea B este considerată ca fiind o procedură adecvată de evaluare a conformității pentru a garanta și a declara conformitatea componentelor. De asemenea, sunt autorizate proceduri echivalente sau mai stricte.

PARTEA B

**MODULUL DE CONTROL INTERN AL PRODUCȚIEI**

1. Acest modul descrie procedura prin care producătorul sau reprezentantul său autorizat cu sediul în Comunitate, care îndeplinește obligațiile prevăzute la punctul 2, asigură și declară faptul că respectivele componente îndeplinesc cerințele prezentului regulament. Producătorul sau agentul său autorizat cu sediul în Comunitate trebuie să întocmească o declarație scrisă de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată în conformitate cu anexa III punctul 3 la Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

2. Producătorul trebuie să elaboreze documentația tehnică descrisă la punctul 4, pe care el sau reprezentantul său autorizat cu sediul în Comunitate trebuie să o țină, timp de cel puțin 10 ani de la data fabricării ultimei componente, la dispoziția autorităților naționale de supraveghere competente în scopul efectuării inspecțiilor, precum și la dispoziția furnizorilor de servicii de navigație aeriană care integrează respectivele componente în sistemelor lor. Producătorul sau reprezentantul său autorizat cu sediul în Comunitate informează statele membre cu privire la locul și modul în care poate fi consultată documentația tehnică menționată anterior.

3. În cazul în care nu are sediul în Comunitate, producătorul numește persoana sau persoanele responsabile de introducerea pe piața comunitară a componentelor. Respectivele persoane informează statele membre cu privire la locul și modul în care poate fi consultată documentația tehnică.

4. Documentația tehnică trebuie să permită evaluarea conformității componentelor cu cerințele prezentului regulament. În cazul în care acest lucru este relevant pentru evaluare, documentația trebuie să acopere fazele de proiectare, producție și funcționare a componentelor.

5. Producătorul sau reprezentantul autorizat al acestuia trebuie să păstreze o copie a declarației de conformitate sau adecvare la utilizare, împreună cu documentația tehnică.

PARTEA C

**CERINȚE PRIVIND VERIFICAREA SISTEMELOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8 ALINEATUL (1)**

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) demonstrează conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute în prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care să reflecte condițiile de funcționare ale acestor sisteme. În special:

   — verificarea sistemelor de comunicații aer-sol demonstrează că ecartul dintre canale de 8,33 kHz este utilizat pentru comunicațiile vocale aer-sol VHF în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) și că performanța sistemelor de comunicații vocale cu un ecart de 8,33 kHz respectă dispozițiile articolului 3 alineatul (7);

▼B

— verificarea sistemelor de prelucrare a datelor de zbor demonstrează că funcționalitatea descrisă la articolul 3 alineatul (12) este pusă în aplicare în mod adecvat.

2. Verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) se realizează după practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) trebuie să aibă funcționalități adecvate.

4. Verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) produce elementele dosarului tehnic prevăzut în anexa IV punctul 3 la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv următoarele elemente:

— descrierea punerii în aplicare;

— raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de darea în folosință a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană gestionează activitățile de verificare și, în special:

— stabilește mediul adecvat de evaluare a funcționării și a caracterului tehnic, care reflectă mediul de funcționare real;

— verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) într-un mediu de evaluare a funcționării și a caracterului tehnic;

— verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute în prezentul regulament;

— asigură coerența și calitatea documentației tehnice și a planului de testare;

— planifică organizarea testelor, personalul necesar, instalarea și configurarea platformei de încercare;

— efectuează inspecțiile și testele prevăzute în planul de testare;

— redactează raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și ale testelor.

6. Furnizorul de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele menționate la articolul 1 alineatul (2) utilizate într-un mediu de evaluare a funcționării îndeplinesc cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute în prezentul regulament.

7. După verificarea cu succes a conformității, furnizorii de servicii de navigație aeriană întocmesc declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere însoțită de dosarul tehnic, astfel cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

PARTEA D

**CERINȚE PRIVIND VERIFICAREA SISTEMELOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8 ALINEATUL (2)**

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) demonstrează conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute în prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care să reflecte condițiile de funcționare ale acestor sisteme. În special:

— verificarea sistemelor de comunicații aer-sol demonstrează că ecartul dintre canale de 8,33 kHz este utilizat pentru comunicațiile vocale aer-sol VHF în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) și că performanța sistemelor de comunicații vocale cu un ecart de 8,33 kHz respectă dispozițiile articolului 3 alineatul (7);

▼B

— verificarea sistemelor de prelucrare a datelor de zbor demonstrează că funcționalitatea descrisă la articolul 3 alineatul (12) este pusă în aplicare în mod adecvat.

2. Verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) se realizează după practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) trebuie să aibă funcționalități adecvate.

4. Verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) produce elementele dosarului tehnic prevăzut în anexa IV punctul 3 la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv următoarele elemente:

— descrierea punerii în aplicare;

— raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de darea în folosință a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană stabilește mediul adecvat de evaluare a funcționării și a caracterului tehnic, care reflectă mediul de funcționare, și dispune efectuarea activităților de verificare de către un organism notificat.

6. Organismul notificat gestionează activitățile de verificare și, în special:

— verifică dacă planul de încercare descrie integrarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) într-un mediu de evaluare a funcționării și a caracterului tehnic;

— verifică dacă planul de încercare acoperă toate cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament;

— asigură coerența și calitatea documentației tehnice și a planului de testare;

— planifică organizarea testelor, personalul necesar, instalarea și configurarea platformei de testare;

— efectuează inspecțiile și testele prevăzute în planul de testare;

— redactează raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și ale testelor.

7. Organismul notificat se asigură că sistemele menționate la articolul 1 alineatul (2) utilizate într-un mediu de evaluare a funcționării îndeplinesc cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute în prezentul regulament.

8. După îndeplinirea cu succes a sarcinilor de verificare, organismul notificat întocmește un certificat de conformitate în legătură cu sarcinile pe care le-a îndeplinit.

9. Ulterior, furnizorul de servicii de navigație aeriană întocmește declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere însoțită de dosarul tehnic, astfel cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

▼B

*ANEXA IV*

**Condiții menționate la articolul 8**

1. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să aplice în cadrul organizației sale metode de raportare care să asigure și să demonstreze imparțialitatea și obiectivitatea în activitățile de verificare.

2. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesul de verificare efectuează verificările cu cea mai mare integritate profesională posibilă și cu cel mai înalt grad de competență tehnică posibil și că nu este supus niciunei presiuni sau niciunui stimulent, în special de tip financiar, care ar putea să îi afecteze evaluarea sau rezultatele verificărilor pe care le efectuează, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.

3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesul de verificare are acces la echipamente în așa fel încât să aibă posibilitatea să efectueze în mod adecvat verificările solicitate.

4. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesul de verificare are o bună formare tehnică și profesională, cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele verificărilor pe care trebuie să le efectueze, o experiență adecvată privind astfel de operațiuni și capacitatea necesară pentru a redacta declarațiile, înregistrările și rapoartele care demonstrează că verificările au fost efectuate.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesul de verificare poate executa verificările cu imparțialitate. Remunerația personalului nu depinde de numărul de verificări efectuate sau de rezultatul acestora.