Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►**B**

UREDBA KOMISIJE (ES) št. 1265/2007

z dne 26. oktobra 2007

o zahtevah glede razmika med zvočnimi kanali zrak-zemlja za enotno evropsko nebo

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 283, 27.10.2007, str. 25)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

UREDBA KOMISIJE (ES) št. 1265/2007

z dne 26. oktobra 2007

o zahtevah glede razmika med zvočnimi kanali zrak-zemlja za enotno evropsko nebo

(Besedilo velja za EGP)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) ([1]) in zlasti člena 3(1) Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([2]) in zlasti člena 8(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Povečanje ravni zračnega prometa znotraj Evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (v nadaljevanju EATMN) zahteva večjo zmogljivost upravljanja zračnega prometa. To je spodbudilo zahtevo po izboljšanju delovanja, kot je ponovna razdelitev zračnega prostora, in posledično po dodelitvi dodatnih kanalov VHF.

(2) Zaradi težav pri izpolnjevanju zahtev za dodeljevanje kanalov VHF v frekvenčnem pasu od 117,975 do 137 MHz za mobilno letalsko radijsko komunikacijo in ob upoštevanju omejitev za povečanje dodeljenega spektra in/ali ponovne uporabe frekvence se je Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (v nadaljevanju ICAO) odločila, da zmanjša razmik med kanali s 25 na 8,33 kHz.

(3) V skladu z odločitvami, ki jih je leta 1994 in 1995 sprejela ICAO, je bil oktobra 1999 uveden razmik med kanali 8,33 kHz nad nivojem letenja 245 v regiji ICAO EUR. Sprva je 7 držav uveljavilo obvezno opremljenost zrakoplovov z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz, od oktobra 2002 pa še 23 držav.

(4) V skladu s predvidenim povečanjem zahtev po dodeljevanju kanalov VHF se je leta 2002 ICAO odločila, da nadaljuje izvajanje razmika med kanali 8,33 kHz pod nivojem letenja 245, in je od Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (Eurocontrol) zahtevala, da upravlja to izvajanje. Zato je stalna komisija Eurocontrola priporočila, da se v regiji ICAO EUR od 15. marca 2007 izvaja razmik med kanali 8,33 kHz nad nivojem letenja 195.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 26.
([2]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

▼B

(5) V prihodnjih letih se pričakuje povečanje prometa, kar pomeni, da se bodo povečale tudi zahteve po dodatnih kanalih VHF. Zato bi bilo treba izvajanje razmika med kanali 8,33 kHz nad nivojem letenja 195 razumeti le kot prvi korak, za katerega bo treba na podlagi primerne ocene vpliva na delovanje, varnost in gospodarstvo pravočasno presoditi o njegovi razširitvi.

(6) Eurocontrol je v skladu s členom 8(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 pooblaščen, da oblikuje zahteve za usklajeno uvajanje zvočne komunikacije zrak-zemlja, ki temelji na zmanjšanem razmiku med kanali 8,33 kHz. Ta uredba temelji na poročilu o izvajanju pooblastila z dne 12. oktobra 2006.

(7) Da se zagotovi interoperabilnost, morajo zemeljski in letalski sistemi za zvočno komunikacijo z razmikom 8,33 kHz izpolnjevati skupne minimalne zahteve glede učinkovitosti.

(8) Enotna uporaba posebnih postopkov znotraj zračnega prostora enotnega evropskega neba je bistvenega pomembna za doseganje interoperabilnosti in celostnega delovanja.

(9) Podatki o zmožnosti zrakoplova za uporabo razmika 8,33 kHz bi morali biti vključeni v načrt leta, enote kontrole letenja pa bi jih morale obdelati in si jih medsebojno posredovati.

(10) Ta uredba naj ne bi zajemala vojaških operacij in usposabljanja, kakor je navedeno v členu 1(2) Uredbe (ES) št. 549/2004.

(11) Države članice so v splošni izjavi glede vojaških vprašanj, povezanih z enotnim evropskim nebom ([1]), izjavile, da bodo med seboj sodelovale in upoštevale nacionalne vojaške zahteve, da bi zamisel o prilagodljivi uporabi zračnega prostora popolno in enotno uporabljali vsi uporabniki zračnega prostora v vseh državah članicah. Zato bi morali vsi uporabniki zračnega prostora izvajati zvočno komunikacijo zrak-zemlja na zmanjšanem razmiku med kanali 8,33 kHz.

(12) Upravljanje državnega zrakoplova, ki nima opreme z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz in ki leti v splošnem zračnem prometu, lahko privede do večje delovne obremenitve v kontroli letenja in lahko negativno vpliva na ravni zmogljivosti in varnosti EATMN. Za zmanjšanje takšnega vpliva bi morala biti čim večja stopnja državnih zrakoplovov opremljena z opremo zmogljivosti razmika med kanali 8,33 kHz.

(13) Državni zrakoplovi, namenjeni prevozu, predstavljajo največjo kategorijo državnih zrakoplovov, ki letijo v splošnem zračnem prometu v zračnem prostoru, za katerega velja ta uredba. Zato bi moralo opremljanje takšnih zrakoplovov z opremo zmogljivosti razmika med kanali 8,33 kHz postati prednostna naloga.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 9.

▼B

(14) Tehnične ali finančne omejitve lahko državam članicam onemogočijo, da opremijo nekatere kategorije državnih zrakoplovov z radijsko opremo zmogljivosti razmika med kanali 8,33 kHz. V takih primerih bi bilo treba obvestiti Komisijo.

(15) Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa bi morali pripraviti načrte za obravnavo državnih zrakoplovov, ki ne morejo biti opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz, da s tem ohranijo raven varnosti.

(16) Da se ohrani ali izboljša obstoječa raven varnosti delovanja, bi bilo treba od držav članic zahtevati, da zagotovijo, da udeležene strani ocenijo varnost, vključno z določitvijo nevarnosti, oceno tveganja in postopki za ublažitev. Usklajeno izvajanje teh postopkov v sistemih, ki jih ureja ta uredba, zahteva določitev posebnih varnostnih zahtev za vse zahteve glede interoperabilnosti in učinkovitosti.

(17) V skladu s členom 3(3)(d) Uredbe (ES) št. 552/2004 bi morala izvedbena pravila glede interoperabilnosti opisovati specifične postopke za ugotavljanje skladnosti, ki se uporabljajo za ugotavljanje skladnosti ali primernosti sestavnih delov za uporabo in verifikacijo sistemov.

(18) Raven zrelosti trga za sestavne dele, ki jih ta uredba ureja, je takšna, da se lahko njihova skladnost ali primernost za uporabo ustrezno ugotovi z notranjim nadzorom proizvodnje, pri katerem se uporabljajo postopki, ki temeljijo na modulu A iz Priloge k Sklepu Sveta 93/465/EGS z dne 22. julija 1993 o modulih za različne faze postopkov ugotavljanja skladnosti in o pravilih za pritrditev in uporabo znaka skladnosti CE, ki so namenjeni uporabi v direktivah o tehnični uskladitvi ([1]).

(19) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo, ustanovljenega s členom 5(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

1. Ta uredba določa zahteve za usklajeno uvajanje zvočne komunikacije zrak-zemlja, ki temelji na razmiku med kanali 8,33 kHz.

([1]) UL L 220, 30.8.1993, str. 23.

▼B

2. Ta uredba se uporablja za sisteme zvočne komunikacije zrak-zemlja, ki temeljijo na razmiku med kanali 8,33 kHz v frekvenčnem pasu od 117,975 do 137 MHz za mobilno letalsko radijsko komunikacijo, njihove sestavne dele in pripadajoče postopke ter za sisteme za obdelavo podatkov o letih, ki jih uporabljajo enote kontrole letenja v splošnem zračnem prometu, njihove sestavne dele in pripadajoče postopke.

3. Ta uredba se uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa nad nivojem letenja 195 v zračnem prostoru regije ICAO EUR, v katerem so države članice odgovorne za zagotavljanje storitev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]), razen člena 4, ki velja tudi za nivo letenja pod 195.

4. V okviru prvega odstavka člena 4 Uredbe Komisije (ES) št. 730/2006 ([2]) lahko države članice določijo odstopanje od zahtev glede obvezne opreme zrakoplova, določenih v tej uredbi za lete, upravljane v skladu s pravili vizualnega letenja.

Člen 2

Opredelitve pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve, določene v členu 2 Uredbe (ES) št. 549/2004.

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve:

1. „razmik med kanali 8,33 kHz“ pomeni razliko 8,33 kHz med sosednjimi kanali;

2. „kanal“ pomeni številčno oznako, ki se uporablja v povezavi z usklajevanjem opreme za zvočno komunikacijo, ki omogoča enotno določanje uporabljene frekvence radijske komunikacije in razmika med kanali;

3. „enota kontrole letenja“ (v nadaljevanju „enota ATC“) glede na primer pomeni center območne kontrole letenja, priletno kontrolno enoto ali letališki kontrolni stolp;

4. „center območne kontrole letenja“ (v nadaljevanju „ACC“) pomeni enoto, ki zagotavlja storitve kontrole letenja kontroliranim letom na kontrolnih območjih v njeni pristojnosti;

▼M1

5. „leti, upravljani v skladu s pravili vizualnega letenja“ (leti VFR) pomenijo vsak let, ki se izvaja v skladu s pravili vizualnega letenja;

▼B

6. „dodelitev kanalov VHF“ pomeni dodelitev frekvence VHF letalskim storitvam za namene uporabe opreme za zvočno komunikacijo;

7. „sistem z odmaknjeno nosilno frekvenco“ je sistem, ki se uporablja, kadar kombinacija enega oddajnika in sprejemnika ne more zagotoviti pokritosti z radijskim signalom in kadar so signali zaradi zmanjšanja motenj odmaknjeni od glavnega nosilca frekvence;

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

▼B

8. „določena pokritost delovanja“ pomeni prostornino zračnega prostora, v kateri je zagotovljena določena storitev in v kateri je za to storitev zagotovljena zaščita frekvence;

9. „upravljavec“ pomeni osebo, organizacijo ali podjetje, ki je vključeno ali želi biti vključeno v obratovanje zrakoplova;

10. „delovno mesto“ pomeni notranjo in tehnično opremo, ki članu osebja služb zračnega prometa omogoča izvajanje nalog, ki so povezane z njegovim delom;

11. „radiotelefonija“ pomeni obliko radijske komunikacije, ki je namenjena zlasti izmenjavi informacij v obliki govora;

12. „sporazum o sodelovanju“ je sporazum med sosednjima enotama ATC, ki opredeljuje, kako naj se uskladijo njune pristojnosti ATC;

13. „integrirani sistem za obdelavo začetnih načrtov leta“ (v nadaljevanju „IFPS“) je sistem v okviru evropske mreže za upravljanje zračnega prometa, prek katere je v zračnem prostoru, ki ga zajema ta uredba, zagotovljena centralizirana služba za obdelavo in razdelitev načrtov leta, ki opravlja sprejem, potrditev in razdelitev načrtov leta;

14. „državni zrakoplov“ pomeni vsak zrakoplov, ki ga uporablja vojska, carina in policija;

15. „državni zrakoplov, namenjen za prevoz,“ pomeni državni zrakoplov z nepremičnimi krili, ki je namenjen za prevoz ljudi in/ali tovora.

Člen 3

Zahteve glede interoperabilnosti in učinkovitosti

1. Brez poseganja v člen 5 upravljavci zagotovijo, da so najpozneje do 15. marca 2008 njihovi zrakoplovi opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz.

2. Poleg zmogljivosti razmika med kanali 8,33 kHz se lahko oprema iz odstavka 1 nastavi na razmik med kanali 25 kHz in deluje v okolju, ki se uporablja v sistemu z odmaknjeno nosilno frekvenco.

3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da se dodelitve kanalov VHF najpozneje do 3. julija 2008 pretvorijo na razmik med kanali 8,33 kHz v sektorjih z nižjo stopnjo na nivoju letenja 195 ali nad njim.

4. Odstavek 3 ne velja za sektorje, kjer se uporablja sistem z odmaknjeno nosilno frekvenco 25 kHz.

5. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se ustrezne dodelitve kanalov VHF sporočijo izvajalcem navigacijskih služb.

▼B

6. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo dodelitve kanalov VHF iz odstavka 5. Če v izjemnih primerih ni mogoče ravnati v skladu z odstavkom 3, države članice sporočijo Komisiji razloge za to.

7. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da je učinkovitost njihovih sistemov za zvočno komunikacijo na 8,33 kHz v skladu s standardi ICAO, opredeljenimi v Prilogi I(1).

8. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da njihovi sistemi za zvočno komunikacijo na 8,33 kHz omogočajo sprejemljivo zvočno komunikacijo med kontrolorji in piloti znotraj določenega področja delovanja.

9. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da je učinkovitost zemeljskega sestavnega dela oddajnika/sprejemnika, nameščenega znotraj sistemov za zvočno komunikacijo na 8,33 kHz, v skladu s standardi ICAO, opredeljenimi v Prilogi I(1), ob upoštevanju stabilnosti frekvence, modulacije, občutljivosti, učinkovite sprejemljivosti pasovne širine in zavrnitve sosednjega kanala.

10. Upravljavci zagotovijo, da je učinkovitost sistemov za zvočno komunikacijo na 8,33 kHz, nameščenih na krovu zrakoplova v skladu z odstavkom 1, skladna s standardi ICAO, opredeljenimi v Prilogi I(2).

11. Dokument Evropske organizacije za opremo civilnega letalstva (Eurocae), opredeljen v Prilogi 1(3), velja za zadostno dokazilo skladnosti z zahtevami o stabilnosti frekvence, modulaciji, občutljivosti, učinkoviti sprejemljivosti pasovne širine in zavrnitvi sosednjega kanala, kot jih opredeljujejo standardi mednarodne organizacije ICAO v Prilogi I(2).

12. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo postopke obveščanja in začetne koordinacije v sistemih za obdelavo podatkov o letih v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 1032/2006 ([1]):

(a) informacije o zmogljivosti leta za razmik 8,33 kHz se posredujejo med enotami ATC;

(b) informacije o zmogljivosti leta za razmik 8,33 kHz so dostopne na primernem delovnem mestu;

(c) kontrolor ima možnost spreminjati informacije o zmogljivosti leta za razmik 8,33 kHz.

Člen 4

Pripadajoči postopki

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in upravljavci zagotovijo, da je vseh šest številk številčne oznake uporabljenih za določitev prenosnega kanala v radiotelefonskih komunikacijah na kanalih VHF; če sta peta in šesta številka ničli, se uporabljajo le prve štiri številke.

([1]) UL L 186, 7.7.2006, str. 27.

▼B

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in upravljavci zagotovijo, da so postopki za zvočno komunikacijo zrak-zemlja v skladu z določbami ICAO iz Priloge I(4).

3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da so postopki, ki veljajo za zrakoplove z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz in zrakoplove, ki te opreme nimajo, določeni v sporazumu o sodelovanju med centri območne kontrole letenja.

4. Upravljavci, ki upravljajo lete iz člena 1(3) nad nivojem letenja 195, in zastopniki, ki delujejo v njihovem imenu, zagotovijo, da se poleg črke S in/ali katerih koli drugih črk v polje 10 načrta leta doda črka Y za zrakoplove z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz, oziroma oznaka STS/EXM833 v polje 18 za zrakoplove, ki nimajo takšne radijske opreme, vendar so izvzeti iz obvezne zahteve glede opreme na krovu. Zrakoplov, ki običajno lahko deluje nad nivojem letenja 195 in ima radijsko opremo z razmikom med kanali 8,33 kHz, vendar namerava leteti pod tem nivojem, doda črko Y v polje 10 načrta leta.

5. Če se za let spremeni status zmogljivosti razmika 8,33 kHz, upravljavci ali zastopniki, ki delujejo v njihovem imenu, pošljejo v IFPS sporočilo o modifikaciji z ustrezno oznako v zadevnem polju.

6. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da IFPS obdela in razdeli informacije o zmogljivosti razmika 8,33 kHz, prejete v načrtih leta.

Člen 5

Državni zrakoplov

1. Države članice zagotovijo, da so državni zrakoplovi, ki so namenjeni za prevoz, najpozneje do 3. julija 2008 opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz.

2. Brez poseganja v državne postopke za sporočanje informacij o državnih zrakoplovih države članice najpozneje do 3. januarja 2008 pošljejo Komisiji seznam državnih zrakoplovov, namenjenih za prevoz, ki v skladu z odstavkom 1 ne bodo opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz zaradi:

(a) izločitve iz operativne uporabe do 31. decembra 2010;

(b) omejitev pri naročanju.

Kadar omejitve pri naročanju onemogočajo izpolnjevanje odstavka 1, države članice najpozneje do 3. januarja 2008 pošljejo Komisiji tudi seznam zadevnih zrakoplovov in datum, do katerega bodo opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz. Datum ne sme biti kasnejši od 31. decembra 2012.

▼B

3. Države članice zagotovijo, da so državni zrakoplovi, ki niso namenjeni za prevoz, najpozneje do 31. decembra 2009 opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz.

4. Brez poseganja v državne postopke za sporočanje informacij o državnih zrakoplovih države članice najpozneje do 30. junija 2009 pošljejo Komisiji seznam državnih zrakoplovov, ki niso namenjeni za prevoz in ki v skladu z odstavkom 3 ne bodo opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz zaradi:

(a) nepremagljivih tehničnih ali finančnih omejitev;

(b) izločitve iz operativne uporabe do 31. decembra 2010;

(c) omejitev pri naročanju.

Kadar omejitve pri naročanju onemogočajo izpolnjevanje odstavka 3, države članice najpozneje do 30. junija 2009 pošljejo Komisiji seznam zadevnih zrakoplovov in datum, do katerega bodo opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz. Datum ne sme biti kasnejši od 31. decembra 2015.

5. Izvajalci služb zračnega prometa zagotovijo, da je mogoče državne zrakoplove, ki niso opremljeni z radijsko opremo z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz, prilagoditi, pod pogojem da se lahko z njimi varno ravna znotraj meja zmogljivosti sistema za upravljanje zračnega prometa na frekvencah UHF ali frekvencah VHF z razmikom med kanali 25 kHz.

6. Države članice v nacionalnih zbornikih letalskih informacij objavijo postopke za ravnanje z državnimi zrakoplovi, ki niso opremljeni z opremo zmogljivosti razmika 8,33 kHz.

7. Izvajalci služb zračnega prometa vsako leto državi članici, ki jih je določila, sporočijo svoje načrte za ravnanje z opredeljenimi državnimi zrakoplovi, ki niso opremljeni z opremo zmogljivosti razmika 8,33 kHz, ob upoštevanju meja zmogljivosti, vezanih na postopke iz odstavka 6.

Člen 6

Varnostne zahteve

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je pred vsako spremembo obstoječega sistema iz člena 1(2) ali pred uvedbo novih sistemov opravljena ocena varnosti, vključno z določitvijo nevarnosti, oceno tveganja in postopki za ublažitev, ki jo opravijo udeležene strani.

Pri tej oceni varnosti se upoštevajo najmanj varnostne zahteve iz Priloge II.

▼B

Člen 7

Skladnost ali primernost sestavnih delov za uporabo

1. Pred izdajo izjave ES o skladnosti ali primernosti za uporabo iz člena 5 Uredbe (ES) št. 552/2004 proizvajalci sestavnih delov sistemov iz člena 1(2) ocenijo skladnost ali primernost za uporabo teh sestavnih delov v skladu z zahtevami, določenimi v delu A Priloge III k tej Uredbi, brez poseganja v odstavek 2.

2. Postopki certificiranja plovnosti, ki so v skladu z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1592/2002 ([1]), ko se uporabljajo za letalske sestavne dele sistemov iz člena 1(2), se štejejo za sprejemljive pri ugotavljanju skladnosti teh sestavnih delov, če vključujejo dokaz o izpolnjevanju zahtev glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti iz te uredbe.

Člen 8

Verifikacija sistemov

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki lahko dokažejo ali so dokazali, da izpolnjujejo pogoje iz Priloge IV, opravijo verifikacijo sistemov iz člena 1(2) v skladu z zahtevami iz dela C Priloge III.

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki ne morejo dokazati, da izpolnjujejo pogoje iz Priloge IV, s pooblaščenim organom sklenejo podizvajalsko pogodbo o verifikaciji sistemov iz člena 1(2). Ta verifikacija se izvaja v skladu z zahtevami iz dela D Priloge III.

Člen 9

Dodatne zahteve

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da je vse zadevno osebje pravilno seznanjeno z zahtevami iz te uredbe in da je ustrezno usposobljeno za svoje delovne naloge.

2. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je osebje, ki upravlja IFPS v okviru načrtovanja letov, pravilno seznanjeno z zahtevami iz te uredbe in je ustrezno usposobljeno za svoje delovne naloge.

3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa:

(a) razvijajo in vzdržujejo priročnike obratovanja, ki vsebujejo potrebna navodila in informacije, in s tem zagotovijo, da zadevno osebje uporablja to uredbo;

([1]) UL L 240, 7.9.2002, str. 1.

▼B

(b) zagotovijo, da so priročniki iz točke (a) na voljo in se posodabljajo ter da njihova posodobitev in razdelitev poteka v skladu z načeli ustreznega vodenja kakovosti in razvrstitve dokumentacije;

(c) zagotovijo, da so delovne metode in postopki obratovanja skladni s to uredbo.

4. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da centralizirana služba za obdelavo in razdelitev načrtov leta:

(a) razvija in ohranja priročnike obratovanja, ki vsebujejo potrebna navodila in informacije, in s tem zagotovi, da zadevno osebje uporablja to uredbo;

(b) zagotavlja, da so priročniki iz točke (a) na voljo in se posodabljajo ter da njihova posodobitev in razdelitev poteka v skladu z načeli ustreznega vodenja kakovosti in razvrstitve dokumentacije;

(c) zagotavlja, da so delovne metode in postopki obratovanja skladni s to uredbo.

5. Upravljavci, opredeljeni v členu 3(1), sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je osebje, ki upravlja radijsko opremo, pravilno seznanjeno s to uredbo, ustrezno usposobljeno za uporabo te opreme in da so navodila na voljo v pilotski kabini, kadar je to mogoče.

6. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo skladnost s to uredbo, vključno z objavo pomembnih informacij v nacionalnih zbornikih letalskih informacij.

Člen 10

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

▼B

PRILOGA I

Standardi in določbe iz členov 3 in 4

1. Poglavje 2 „Letalske mobilne storitve“, oddelek 2.1 „Značilnosti sistema za komunikacijo zrak-zemlja na frekvenci VHF“ in oddelek 2.2 „Značilnosti sistema zemeljskih naprav“ dela 2 Zvezka III Priloge 10 (prva izdaja – julij 1995, ki vključuje spremembo št. 80) Mednarodne organizacije za civilno letalstvo.

2. Poglavje 2 „Letalske mobilne storitve“, oddelek 2.1 „Značilnosti sistema za komunikacijo zrak-zemlja na frekvenci VHF“, oddelek 2.3.1 „Funkcija prenosa“ in oddelek 2.3.2 „Funkcija sprejemanja“, razen pododdelka 2.3.2.8 „VDL – Odpornost na motnje“ v delu 2 Zvezka III Priloge 10 (prva izdaja – julij 1995, ki vključuje spremembo št. 80) Mednarodne organizacije za civilno letalstvo.

3. Specifikacije minimalne delovne učinkovitosti za oddajnik-sprejemnik za frekvence VHF iz zraka, ki deluje v frekvenčnem pasu od 117,975 do 137,000 MHz, dokument Eurocae ED-23B, sprememba 3, december 1997.

4. Oddelek 12.3.1.4 „Razmik med kanali 8,33 kHz“ dok. 4444 Mednarodne organizacije za civilno letalstvo PANS-ATM (štirinajsta izdaja – 2001, ki vključuje spremembo št. 4).

▼B

PRILOGA II

Varnostne zahteve iz člena 6

1. Zahteve glede interoperabilnosti in učinkovitosti iz člena 3(1) in (12) se obravnavajo kot varnostne zahteve.

2. Zahteve glede pripadajočih postopkov iz člena 4(1) in (2) se obravnavajo kot varnostne zahteve.

3. Zahteve glede državnih zrakoplovov iz člena 5(1), (3), (5) in (7) se obravnavajo kot varnostne zahteve.

4. Zahteve glede skladnosti iz člena 9(1), (3), (5) in (6) se obravnavajo kot varnostne zahteve.

5. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da je krmilnik vmesnika človek-stroj za prikaz kanalov VHF skladen s postopki radiotelefonije VHF.

6. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ocenijo vpliv zrakoplovov, ki nimajo opreme z zmogljivostjo razmika med kanali 8,33 kHz in se spuščajo pod nivo letenja 195, pri čemer se upoštevajo dejavniki, kot so minimalne višine varnega preleta, ter določijo, ali so potrebne spremembe zmogljivosti sektorja ali načrtov/struktur zračnega prostora.

7. Države članice zagotovijo, da se pretvorbe s 25 na 8,33 kHz pred uskladitvijo v tabeli COM2 v dokumentu 7754 Mednarodne organizacije za civilno letalstvo poskusno uporabljajo najmanj v obdobju štirih tednov, med katerim se preveri varno delovanje.

8. Države članice zagotovijo, da se pretvorbe s 25 na 8,33 kHz opravijo z upoštevanjem meril ICAO za načrtovanje frekvenc iz dela II – „Merila za načrtovanje dodeljevanja frekvenc VHF za komunikacijo zrak-zemlja“ Priročnika za upravljanje frekvenc v Evropi – v dokumentu EUR 011 (2005) Mednarodne organizacije za civilno letalstvo.

▼B

PRILOGA III

DEL A

ZAHTEVE ZA OCENO SKLADNOSTI ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO SESTAVNIH DELOV IZ ČLENA 7

1. Dejavnosti verifikacije dokazujejo skladnost sestavnih delov z zahtevami glede učinkovitosti iz te uredbe ali njihovo primernost za uporabo, kadar ti sestavni deli delujejo v preskusnem okolju.

2. Uporaba modula iz dela B s strani proizvajalca se obravnava kot ustrezen postopek ugotavljanja skladnosti, da se zagotovi in objavi skladnost sestavnih delov. Dovoljeni so tudi enakovredni ali strožji postopki.

DEL B

MODUL NOTRANJEGA NADZORA PROIZVODNJE

1. Ta modul opisuje postopek, po katerem proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Skupnosti, ki izpolnjuje obveznosti iz odstavka 2, zagotavlja in izjavlja, da zadevni sestavni deli izpolnjujejo zahteve te uredbe. Proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Skupnosti mora pripraviti pisno izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo v skladu s Prilogo III(3) k Uredbi (ES) št. 552/2004.

2. Proizvajalec mora pripraviti tehnično dokumentacijo, opisano v odstavku 4; proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Skupnosti mora najmanj 10 let od izdelave zadnjega sestavnega dela zagotoviti, da je dokumentacija na voljo ustreznim nacionalnim nadzornim organom za namene preverjanja in izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, ki te sestavne dele vključujejo v svoje sisteme. Proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Skupnosti obvesti države članice o tem, kje in kako je lahko navedena tehnična dokumentacija na voljo.

3. Če proizvajalec nima sedeža v Skupnosti, določi osebo(-e), ki sestavne dele da(-jo) na trg Skupnosti. Ta(-e) oseba(-e) obvesti(-jo) države članice o tem, kje in kako je lahko tehnična dokumentacija na voljo.

4. Tehnična dokumentacija mora omogočiti presojo skladnosti sestavnih delov z zahtevami te uredbe. Zajemati mora, kolikor je to primerno za takšno oceno, načrtovanje, proizvodnjo in delovanje sestavnih delov.

5. Proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik mora izvod izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo hraniti skupaj s tehnično dokumentacijo.

DEL C

ZAHTEVE ZA VERIFIKACIJO SISTEMOV IZ ČLENA 8(1)

1. Verifikacija sistemov, določenih v členu 1(2), dokazuje skladnost teh sistemov z zahtevami glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti iz te uredbe v okolju za oceno, ki izraža okvir delovanja teh sistemov. To pomeni zlasti:

   — verifikacija sistemov za komunikacijo zrak-zemlja dokazuje, da se razmik med kanali 8,33 kHz uporablja za zvočno komunikacijo zrak-zemlja na frekvenci VHF v skladu s členom 3(3) ter da je učinkovitost sistemov za zvočno komunikacijo na 8,33 kHz v skladu s členom 3(7),

▼B

— verifikacija sistemov za obdelavo podatkov o letih dokazuje, da se funkcionalnost iz člena 3(12) ustrezno izvaja.

2. Verifikacija sistemov, določenih v členu 1(2), se izvaja v skladu z ustreznimi in priznanimi postopki preskušanja.

3. Preskusna orodja, ki se uporabljajo za verifikacijo sistemov, določenih v členu 1(2), imajo ustrezne funkcije.

4. Z verifikacijo sistemov, določenih v členu 1(2), se pridobijo deli tehničnega spisa, ki ga zahteva Priloga IV(3) k Uredbi (ES) št. 552/2004, vključno z naslednjima deloma:

— opis izvajanja,

— poročilo o pregledih in preskusih, ki so bili opravljeni pred začetkom delovanja sistema.

5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa upravlja dejavnosti verifikacije in zlasti:

— določi ustrezno delovno in tehnično okolje za oceno, ki izraža delovno okolje,

— preveri, ali program preskušanja opisuje vključitev sistemov, določenih v členu 1(2), v delovno in tehnično okolje za oceno,

— preveri, ali program preskušanja v celoti zajema veljavne zahteve glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti iz te uredbe,

— zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije in programa preskušanja,

— načrtuje organizacijo preskušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preskusne platforme,

— izvaja preverjanja in preskuse, kot je opredeljeno v programu preskušanja,

— pripravi poročilo, v katerem predstavi rezultate preverjanj in preskusov.

6. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da sistemi, ki so določeni v členu 1(2) in delujejo v delovnem okolju za oceno, izpolnjujejo zahteve glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti iz te uredbe.

7. Po uspešno končani verifikaciji skladnosti izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa pripravijo ES-izjavo o verifikaciji sistema in jo predložijo nacionalnemu nadzornemu organu skupaj s tehničnim spisom, kakor zahteva člen 6 Uredbe (ES) št. 552/2004.

DEL D

ZAHTEVE ZA VERIFIKACIJO SISTEMOV IZ ČLENA 8(2)

1. Verifikacija sistemov, določenih v členu 1(2), dokazuje skladnost teh sistemov z zahtevami glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti iz te uredbe v okolju za oceno, ki izraža okvir delovanja teh sistemov. To pomeni zlasti:

— verifikacija sistemov za komunikacijo zrak-zemlja dokazuje, da se razmik med kanali 8,33 kHz uporablja za zvočno komunikacijo zrak-zemlja na frekvenci VHF v skladu s členom 3(3) ter da je učinkovitost sistemov za zvočno komunikacijo na 8,33 kHz v skladu s členom 3(7),

▼B

— verifikacija sistemov za obdelavo podatkov o letih dokazuje, da se funkcionalnost iz člena 3(12) ustrezno izvaja.

2. Verifikacija sistemov, določenih v členu 1(2), se izvaja v skladu z ustreznimi in priznanimi postopki preskušanja.

3. Preskusna orodja, ki se uporabljajo za verifikacijo sistemov, določenih v členu 1(2), imajo ustrezne funkcije.

4. Z verifikacijo sistemov, določenih v členu 1(2), se pridobijo deli tehničnega spisa, ki ga zahteva Priloga IV(3) k Uredbi (ES) št. 552/2004, vključno z naslednjima deloma:

— opis izvajanja,

— poročilo o pregledih in preskusih, ki so bili opravljeni pred začetkom delovanja sistema.

5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa določi ustrezno delovno in tehnično okolje za oceno, ki izraža delovno okolje, dejavnosti verifikacije pa opravi pooblaščeni organ.

6. Pooblaščeni organ upravlja dejavnosti verifikacije in zlasti:

— preveri, ali program preskušanja opisuje vključitev sistemov, določenih v členu 1(2), v delovno in tehnično okolje za oceno,

— preveri, ali program preskušanja v celoti zajema veljavne zahteve glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti iz te uredbe,

— zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije in programa preskušanja,

— načrtuje organizacijo preskušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preskusne platforme,

— izvaja preverjanja in preskuse, kot je opredeljeno v programu preskušanja,

— pripravi poročilo, v katerem predstavi rezultate preverjanj in preskusov.

7. Pooblaščeni organ zagotovi, da sistemi, ki so določeni v členu 1(2) in delujejo v delovnem okolju za oceno, izpolnjujejo zahteve glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti iz te uredbe.

8. Po končanih nalogah verifikacije pooblaščeni organ pripravi potrdilo o skladnosti v zvezi z izvedenimi nalogami.

9. Potem izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa pripravi ES-izjavo o verifikaciji sistema in jo predloži nacionalnemu nadzornemu organu skupaj s tehničnim spisom, kakor zahteva člen 6 Uredbe (ES) št. 552/2004.

▼B

PRILOGA IV

Pogoji iz člena 8

1. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora v organizaciji vzpostaviti metode poročanja, ki zagotavljajo in dokazujejo nepristranskost in neodvisnost presoje pri dejavnostih verifikacije.

2. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, izvaja preglede z najvišjo stopnjo strokovne neoporečnosti in tehnične usposobljenosti ter da ni pod pritiskom in ne prejema spodbud, zlasti finančne narave, ki bi lahko vplivale na presojo ali rezultate pregledov, predvsem od oseb ali skupin, na katere vplivajo rezultati pregledov.

3. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da ima osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, dostop do opreme, ki mu omogoča pravilno izvajanje zahtevanih pregledov.

4. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da je osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, dobro tehnično in poklicno usposobljeno, da ima dovolj znanja o zahtevah verifikacij, ki jih mora izvesti, ustrezne izkušnje pri takšnih postopkih in sposobnost priprave izjav, evidenc in poročil, s katerimi se dokaže, da je bila verifikacija opravljena.

5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da je osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, sposobno preglede izvesti nepristransko. Plačilo osebja ni odvisno od števila opravljenih pregledov ali od rezultatov takšnih pregledov.