To besedilo je zgolj informativne narave in nima pravnega učinka. Institucije Unije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti. Verodostojne različice zadevnih aktov, vključno z uvodnimi izjavami, so objavljene v Uradnem listu Evropske unije. Na voljo so na portalu EUR-Lex. Uradna besedila so neposredno dostopna prek povezav v tem dokumentu

►B

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1079/2012

z dne 16. novembra 2012

o zahtevah glede razmika med govornimi kanali za enotno evropsko nebo

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 320, 17.11.2012, str. 14)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►M1	Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 657/2013 z dne 10. julija 2013	L 190	37	11.7.2013
►M2	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/2345 z dne 14. decembra 2016	L 348	11	21.12.2016

▼B

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1079/2012

z dne 16. novembra 2012

o zahtevah glede razmika med govornimi kanali za enotno evropsko nebo

(Besedilo velja za EGP)

Člen 1

Vsebina

Ta uredba določa zahteve za usklajeno uvajanje govorne komunikacije zrak–tla z razmikom med kanali 8,33 kHz.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za vse radijske naprave, ki delujejo v frekvenčnem pasu 117,975–137 MHz (frekvenčni pas VHF), razporejene za letalsko mobilno frekvenčno storitev, vključno s sistemi, njihovimi sestavnimi deli in pripadajočimi postopki.

2. Ta uredba se uporablja za sisteme za obdelavo podatkov o letih, ki jih uporabljajo enote za kontrolo letenja, ki zagotavljajo storitve v splošnem zračnem prometu, kot tudi za njihove sestavne dele in pripadajoče postopke.

3. Ta uredba se uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa v zračnem prostoru evropske regije Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO), v katerem so države članice odgovorne za zagotavljanje storitev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

4. Zahteve v zvezi s pretvorbo se ne uporabljajo za dodelitve frekvenc:

(a) ki bodo ostale v razmiku med kanali 25 kHz na naslednjih frekvencah:

(i) frekvenca za pomoč v sili (121,5 MHz);

(ii) pomožna frekvenca za iskalne in reševalne akcije (123,1 MHz);

(iii) frekvence za digitalne povezave VHF (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz in 136,975 MHz), ter

(iv) frekvence letalskega sistema podatkovnih komunikacij in poročanja (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz in 131,825 MHz);

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

▼B

(b) pri operacijah z odmaknjeno nosilno frekvenco v razmiku med kanali 25 kHz.

5. Za radijske naprave, ki so namenjene izključno delovanju v eni ali več dodelitvah frekvenc, ki ostanejo v razmiku med kanali 25 kHz, se ne zahteva zmogljivost delovanja v razmiku med kanali 8,33 kHz.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporablja opredelitev pojmov iz člena 2 Uredbe (ES) št. 549/2004. Uporablja se tudi naslednja opredelitev pojmov:

1. „kanal“ pomeni številčno oznako, ki se uporablja v povezavi z uravnavanjem opreme za govorno komunikacijo, ki omogoča enotno identifikacijo uporabljene radijske frekvence in pripadajočega razmika med kanali;

2. „razmik med kanali 8,33 kHz“ pomeni razmik med kanali, pri katerem so nazivne osrednje frekvence kanala med seboj ločene v razmikih 8,33 kHz;

3. „radijska naprava“ pomeni katero koli nameščeno, prenosno ali ročno napravo za prenašanje in/ali sprejemanje prenosov v frekvenčnem pasu VHF;

4. „centralni register“ pomeni register, v katerega nacionalni upravitelj frekvenc vpiše potrebne operativne, tehnične in upravne podrobnosti za vsako dodelitev frekvence v skladu z Uredbo (EU) št. 677/2011;

5. „pretvorba v 8,33 kHz“ pomeni zamenjavo dodelitve frekvence, ki je vpisana v centralni register in uporablja razmik med kanali 25 kHz, z dodelitvijo frekvence, ki uporablja razmik med kanali 8,33 kHz;

6. „dodelitev frekvence“ pomeni dovoljenje, ki ga izda država članica za uporabo radijske frekvence ali radiofrekvenčnega kanala pod določenimi pogoji za delovanje radijske opreme;

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

8. „leti, upravljani v skladu s pravili vizualnega letenja“ pomeni lete, upravljane v skladu s pravili vizualnega letenja, kot so opredeljena v Prilogi 2 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (Čikaška konvencija);

9. „državni zrakoplov“ pomeni vsak zrakoplov, ki ga uporablja vojska, carina ali policija;

▼B

10. „delovanje z odmaknjeno nosilno frekvenco“ pomeni, da en sam talni oddajnik ne more zagotoviti določene pokritosti delovanja in da se signali iz dveh ali več talnih oddajnikov odmaknejo od nazivne osrednje frekvence kanala, da se tako, kolikor je mogoče, omejijo težave zaradi motenja;

11. „radijska oprema zrakoplova“ pomeni eno ali več radijskih naprav, ki se nahajajo na krovu zrakoplova in ki jih med letom uporablja pooblaščen član letalske posadke;

12. „nadgradnja radijske naprave“ pomeni nadomestitev radijske naprave z radijsko napravo različnega modela ali z različno številko dela;

13. „določena pokritost delovanja“ pomeni obseg zračnega prostora, v kateri se zagotavlja določena storitev in v kateri je za to storitev zagotovljena zaščita frekvence;

14. „enota za kontrolo letenja“ (enota ATC) pomeni center za območno kontrolo letenja, kontrolno enoto za prilet ali letališki kontrolni stolp;

15. „delovno mesto“ pomeni notranjo in tehnično opremo, s katero član osebja služb zračnega prometa (enota ATS) opravlja naloge, ki so povezane z njegovimi operativnimi pristojnostmi;

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

17. „sporazum o sodelovanju“ pomeni sporazum med sosednjima enotama ATS, ki določa, kako se usklajujejo njune pristojnosti ATS;

18. „integrirani sistem za obdelavo začetnih načrtov letenja“ (IFPS) pomeni sistem v okviru evropske mreže za upravljanje zračnega prometa, prek katere se v zračnem prostoru, ki ga ureja ta uredba, zagotavlja centralizirana storitev za obdelavo in razdelitev načrtov letenja, s katero se sprejemajo, potrjujejo in razdeljujejo načrti letenja;

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

20. „upravljavec letališča“ pomeni vodstveni organ letališča, kot je opredeljen v Uredbi Sveta (EGS) št. 95/93 ([1]);

21. „operativna kontrolna komunikacija“ pomeni komunikacijo, ki jo izvajajo upravljavci zrakoplova in ki vpliva tudi na varnost, pravilnost in učinkovitost letov v zračnem prometu.

([1]) UL L 14, 22.1.1993, str. 1.

▼B

Člen 4

Zahteve glede interoperabilnosti in zmogljivosti radijske opreme

1. Proizvajalci radijskih naprav, ki so namenjene delovanju v frekvenčnem pasu VHF, ali njihovi pooblaščeni zastopniki s sedežem v Uniji zagotovijo, da se lahko od 17. novembra 2013 pri vseh na trg danih radijskih napravah uporablja razmik med kanali 8,33 kHz.

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci in drugi uporabniki ali lastniki radijskih naprav zagotovijo, da se lahko pri vsej radijski opremi, ki se uporablja od 17. novembra 2013, uporablja razmik med kanali 8,33 kHz.

3. Države članice zagotovijo, da je vsak zrakoplov, za katerega se posamezna spričevala o plovnosti zrakoplova ali posamezna dovoljenja za letenje v Uniji prvič izdajo od 17. novembra 2013 in za katerega velja zahteva glede radijske opreme, opremljen z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

4. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci in drugi uporabniki ali lastniki radijskih naprav zagotovijo, da se lahko od 17. novembra 2013 pri njihovih radijskih napravah, če se jih nadgrajuje, uporablja razmik med kanali 8,33 kHz.

5. Države članice zagotovijo, da se lahko najpozneje do 31. decembra 2017 pri vseh radijskih napravah uporablja razmik med kanali 8,33 kHz, razen talnih radijskih naprav, ki jih upravljajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

6. Poleg zmogljivosti razmika med kanali 8,33 kHz mora oprema iz odstavkov 1 do 5 omogočati nastavitev na razmik med kanali 25 kHz.

7. Uporabniki ali lastniki zemeljskih radijskih naprav, pri katerih se lahko uporablja razmik med kanali 8,33 kHz, zagotovijo, da je zmogljivost teh radijskih naprav in talnega sestavnega dela oddajnika/sprejemnika v skladu s standardi ICAO iz točke 1 Priloge II.

8. Uporabniki ali lastniki radijske opreme zrakoplova, pri katerih se lahko uporablja razmik med kanali 8,33 kHz, zagotovijo, da je zmogljivost teh radijskih naprav v skladu s standardi ICAO iz točke 2 Priloge II.

Člen 5

Obveznosti upravljavcev

1. Upravljavec zrakoplova se lahko z zrakoplovom dvigne prek nivoja letenja 195 le, če radijska oprema zrakoplova omogoča razmik med kanali 8,33 kHz.

▼B

2. Od 1. januarja 2014 upravljavec ne sme leteti z zrakoplovom, ki leti na podlagi pravil instrumentalnega letenja v zračnem prostoru razreda A, B ali C držav članic iz Priloge I, razen če radijska oprema zrakoplova omogoča uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

3. Kar zadeva zahteve glede radijske opreme, ki omogoča razmik med kanali 8,33 kHz, določene v odstavku 2, upravljavec ne sme leteti z zrakoplovom, ki leti na podlagi pravil vizualnega letenja, na območjih, na katerih se uporablja razmik med kanali 8,33 kHz, razen če radijska oprema zrakoplova omogoča uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

4. Ne glede na člen 2(5) upravljavci od 1. januarja 2018 ne smejo leteti z zrakoplovi v zračnem prostoru, v katerem se zahteva opremljenost z radijsko napravo, razen če radijska oprema zrakoplova omogoča uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

Člen 6

Zahteve glede pretvorb v 8,33 kHz

1. Države članice zagotovijo, da se za sektorje z nižjim nivojem letenja 195 ali več vse dodelitve govornih frekvenc pretvorijo v razmik med kanali 8,33 kHz.

2. Če v izjemnih okoliščinah ni mogoče ravnati v skladu z odstavkom 1, države članice sporočijo Komisiji razloge za to.

▼M1

3. Države članice iz Priloge I najpozneje do 31. decembra 2014 opravijo tolikšno število novih pretvorb v razmik med kanali 8,33 kHz, ki ustreza najmanj 25 % skupnih dodelitev frekvenc z razmikom med kanali 25 kHz, zabeleženih v centralnem registru in razporejenih centrom za območno kontrolo letenja („ACC“) v posamezni državi članici. Te pretvorbe niso omejene na dodelitve frekvenc ACC in ne vključujejo dodelitev frekvenc za komunikacijo pri operativnih kontrolah.

▼B

4. V skupno število dodelitev frekvenc z razmikom med kanali 25 kHz iz odstavka 3, ki jih posamezni državi dodeli ACC, ne štejejo:

(a) dodelitve frekvenc, pri katerih se uporablja postopek z odmaknjeno nosilno frekvenco z razmikom med kanali 25 kHz;

(b) dodelitve frekvenc, ki ostanejo v razmiku med kanali 25 kHz zaradi varnostnih zahtev;

(c) dodelitve frekvenc z razmikom med kanali 25 kHz, dodeljenih zaradi zahtev za državne zrakoplove.

5. Države članice iz Priloge I Komisiji najpozneje do 31. decembra 2013 sporočijo število pretvorb, ki jih lahko opravijo v skladu z odstavkom 3.

▼B

6. Če država članica cilja 25 % pretvorb iz odstavkov 3 in 4 ne more izpolniti, v sporočilu Komisiji pojasni razloge, zakaj tega cilja 25 % ne more izpolniti, in predlaga nov datum, do katerega lahko zadevne pretvorbe opravi.

7. V sporočilu Komisiji tudi opredeli dodelitve frekvenc, za katere pretvorba ni izvedljiva, in navede razloge za to.

8. Države članice iz Priloge I zagotovijo, da bodo vse dodelitve frekvenc za komunikacijo pri operativnih kontrolah v centralnem registru od 1. januarja 2015 dodelitve frekvenc z razmikom med kanali 8,33 kHz.

9. V primeru, da iz tehničnih razlogov skladnosti z odstavkom 8 ni mogoče zagotoviti, države članice Komisiji najpozneje do 31. decembra 2014 sporočijo, katerih dodelitev frekvenc za komunikacijo pri operativnih kontrolah ne bodo pretvorile, in pojasnijo, zakaj ne.

10. Države članice zagotovijo, da se najpozneje do 31. decembra 2018 vse dodelitve frekvenc pretvorijo v razmik med kanali 8,33 kHz, razen:

(a) dodelitev frekvenc, ki ostanejo v razmiku med kanali 25 kHz zaradi varnostnih zahtev;

(b) dodelitev frekvenc z razmikom med kanali 25 kHz, dodeljenih zaradi zahtev za državne zrakoplove.

Člen 7

Obveznosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da njihovi sistemi za govorno komunikacijo z razmikom med kanali 8,33 kHz omogočajo sprejemljivo govorno komunikacijo med kontrolorji in piloti znotraj določene pokritosti delovanja.

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

(a) informacije o tem, ali je pri letu možno uporabiti razmik med kanali 8,33 kHz, se posredujejo med enotami ATC;

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

▼B

(b) informacije o tem, ali je pri letu možno uporabiti razmik med kanali 8,33 kHz, so dostopne na ustreznem delovnem mestu;

(c) kontrolor lahko spreminja informacije o tem, ali je pri letu možno uporabiti razmik med kanali 8,33 kHz.

Člen 8

Povezani postopki

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci in drugi uporabniki radijskih naprav zagotovijo, da se pri identifikaciji prenosnega kanala v radiotelefonskih komunikacijah uporablja vseh šest številk številčne oznake, razen če sta peta in šesta številka ničli, pri čemer se uporabljajo le prve štiri številke.

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci in drugi uporabniki radijskih naprav zagotovijo, da so postopki za govorno komunikacijo zrak–tla v skladu z določbami ICAO iz točke 3 Priloge II.

3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da se postopki, ki veljajo za zrakoplove z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz, in zrakoplove brez takšne opreme, določijo v sporazumih o sodelovanju med enotami služb zračnega prometa.

4. Vsi upravljavci in zastopniki, ki delujejo v njihovem imenu, zagotovijo, da se za zrakoplove, opremljene z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz, v polje 10 načrta letenja doda črka Y.

5. Upravljavci in zastopniki, ki delujejo v njihovem imenu, zagotovijo, da se pri načrtovanju letov v zračnem prostoru, ki zahteva radijske naprave na krovu, ki omogočajo razmik med kanali 8,33 kHz, pri zrakoplovih, ki nimajo takšne radijske opreme, vendar so izvzeti iz obvezne zahteve glede opreme na krovu, doda ustrezna oznaka.

6. Če se za let spremeni status, ali je mogoče uporabiti razmik med kanali 8,33 kHz, upravljavci ali zastopniki, ki delujejo v njihovem imenu, pošljejo v IFPS sporočilo o spremembi z ustrezno oznako v zadevnem polju.

7. Upravitelj omrežja zagotovi, da IFPS obdela in razdeli informacije o tem, ali je možno uporabiti razmik med kanali 8,33 kHz, prejete z načrti letenja.

Člen 9

Dogovori v zvezi z državnimi zrakoplovi

1. Države članice zagotovijo, da se državni zrakoplovi, ki so namenjeni za prevoz in se z njimi opravljajo leti nad nivojem letenja 195, opremijo z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

▼B

2. Če skladnost z odstavkom 1 ni mogoča zaradi omejitev pri naročanju, države članice zagotovijo, da se državni zrakoplovi, ki so namenjeni prevozu in se z njimi opravljajo leti nad nivojem letenja 195, najpozneje do 31. decembra 2012 opremijo z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

3. Države članice zagotovijo, da se državni zrakoplovi, ki niso namenjeni za prevoz in se z njimi opravljajo leti nad nivojem letenja 195, opremijo z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

4. Države članice lahko dovolijo neskladnost z odstavkom 3 zaradi:

(a) neodpravljivih tehničnih ali finančnih omejitev;

(b) omejitev pri nabavi.

5. Če skladnost z odstavkom 3 ni mogoča zaradi omejitev pri naročanju, države članice zagotovijo, da se državni zrakoplovi, ki niso namenjeni za prevoz in ki opravljajo lete nad nivojem letenja 195, najpozneje do 31. decembra 2015 opremijo z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

6. Države članice zagotovijo, da bodo državni zrakoplovi, ki se začnejo uporabljati 1. januarja 2014, opremijo z radijskimi napravami, ki omogočajo razmik med kanali 8,33 kHz.

7. Države članice zagotovijo, da bodo od 1. januarja 2014 vse radijske naprave, nameščene na krovu državnega zrakoplova oziroma po vsaki nadgradnji radijske opreme, omogočale uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

8. Države članice zagotovijo, da se državni zrakoplovi najpozneje do 31. decembra 2018 opremijo z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

9. Brez poseganja v državne postopke za sporočanje informacij o državnih zrakoplovih države članice najpozneje do 30. junija 2018 Komisiji pošljejo seznam državnih zrakoplovov, ki se v skladu z odstavkom 8 ne morejo opremiti z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz, zaradi:

(a) nepremagljivih tehničnih ali finančnih omejitev;

(b) omejitev pri naročanju.

10. Če skladnost z odstavkom 8 mi mogoča zaradi omejitve pri naročanju, države članice najpozneje do 30. junija 2018 Komisiji sporočijo tudi datum, do katerega se zadevni zrakoplovi opremijo z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz. Sporočeni datum ne sme biti kasnejši od 31. decembra 2020.

11. Odstavek 8 se ne uporablja za državne zrakoplove, ki se do 31. decembra 2025 izločijo iz operativne rabe.

▼B

12. Izvajalci služb zračnega prometa zagotovijo, da se državni zrakoplovi, ki niso opremljeni z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz, lahko prilagodijo, pod pogojem, da se lahko z njimi varno ravna znotraj meja zmogljivosti sistema za upravljanje zračnega prometa na frekvencah UHF ali frekvencah z razmikom med kanali 25 kHz.

13. Države članice v nacionalnih zbornikih letalskih informacij objavijo postopke za ravnanje z državnimi zrakoplovi, ki niso opremljeni z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

14. Izvajalci služb zračnega prometa vsako leto obvestijo državo članico, ki jih je določila za eno leto, o načrtih za ravnanje z državnimi zrakoplovi, ki niso opremljeni z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika 8,33 kHz, pri čemer upoštevajo meje zmogljivosti, vezane na postopke iz odstavka 13.

Člen 10

Varnostne zahteve

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da udeležene strani pred vsako spremembo obstoječega sistema iz člena 2(1) ali uvedbo novih sistemov opravijo predhodno oceno varnosti, vključno z določitvijo nevarnosti, presojo tveganja in ublažitvijo. Pri tej oceni varnosti se zahteve iz Priloge III upoštevajo kot minimum.

Člen 11

Skladnost ali primernost sestavnih delov za uporabo

1. Pred izdajo izjave ES o skladnosti ali primernosti za uporabo v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 552/2004 proizvajalci sestavnih delov sistemov iz člena 2(1) te uredbe ocenijo skladnost ali primernost teh sestavnih delov za uporabo v skladu z zahtevami iz dela A Priloge IV k tej uredbi.

2. Potrdilo, izdano v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]), ki velja za sestavne dele, šteje za izjavo ES o skladnosti ali primernosti za uporabo, če vključuje dokaz o izpolnjevanju ustreznih zahtev glede interoperabilnosti, zmogljivosti in varnosti iz te uredbe.

Člen 12

Verifikacija sistemov

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

([1]) UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

▼B

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

3. Potrdilo, izdano v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008, ki velja za sisteme, šteje za izjavo ES o verifikaciji, če vključuje dokaz o izpolnjevanju ustreznih zahtev glede interoperabilnosti, zmogljivosti in varnosti iz te uredbe.

Člen 13

Dodatne zahteve

1. Države članice zagotovijo, da so vse zadevne zainteresirane strani ustrezno seznanjene z zahtevami te uredbe in ustrezno usposobljene za opravljanje delovnih nalog.

2. Upravitelj omrežja zagotovi, da je osebje, ki upravlja IFPS in ki sodeluje pri načrtovanju letov, ustrezno seznanjeno z zahtevami iz te uredbe in ustrezno usposobljeno za opravljanje delovnih nalog.

3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa:

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

(b) zagotovijo, da so priročniki iz točke (a) dostopni in se redno posodabljajo ter da njihova posodobitev in razširjanje poteka v skladu z načeli ustreznega upravljanja kakovosti in dokumentacijskega menedžmenta;

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

4. Upravitelj omrežja zagotovi, da centralizirana služba za obdelavo in razširjanje načrtov letenja:

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

(b) zagotavlja, da so priročniki iz točke (a) dostopni in se redno posodabljajo ter da njihova posodobitev in razširjanje poteka v skladu z načeli ustreznega upravljanja kakovosti in dokumentacijskega menedžmenta;

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

5. Upravljavci zagotovijo, da je osebje, ki upravlja radijsko opremo, ustrezno seznanjeno s to uredbo, ustrezno usposobljeno za uporabo te opreme in da so v pilotski kabini na voljo navodila, če je to mogoče.

▼B

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

Člen 14

Izjeme

1. V okviru prvega odstavka člena 4 Uredbe Komisije (ES) št. 730/2006 ([1]) lahko države članice določijo začasno odstopanje od zahtev glede obvezne opreme zrakoplova iz člena 5(1) te uredbe za lete, upravljane v skladu s pravili vizualnega letenja.

2. Države članice lahko sprejmejo lokalne ukrepe, s katerimi odobrijo odstopanje od skladnosti s členom 4(5), členom 5(4) in členom 6(10) v primerih, ko ima to le omejen vpliv na omrežje.

3. Države članice, ki sprejmejo lokalne ukrepe iz odstavka 2, najpozneje eno leto pred datumi, določenimi v členu 4(5), členu 5(4) in členu 6(10), Komisiji predložijo podrobne informacije, s katerimi upravičijo potrebo po izjemah.

4. Komisija lahko v šestih mesecih po prejetju podrobnih informacij od držav članic v skladu z odstavkom 3 in po posvetovanju z upraviteljem omrežja ponovno preuči vsako izjemo, odobreno v skladu z odstavkom 2, če njen vpliv na omrežje ni omejen.

Člen 15

Razveljavitev

Uredba (ES) št. 1265/2007 se razveljavi.

Člen 16

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.

([1]) UL L 128, 16.5.2006, str. 3.

▼B

PRILOGA I

Države članice iz členov 5 in 6

Države članice, na katere se nanašata člen 5(2) ter člen 6(3), (5) in (8), so:

— Nemčija,

— Irska,

— Francija,

— Italija,

— Luksemburg,

— Madžarska,

— Nizozemska,

— Avstrija,

— Združeno kraljestvo.

▼B

PRILOGA II

▼M2

Določbe ICAO iz členov 4 in 8

1. Poglavje 2 „Letalske mobilne storitve“, oddelek 2.1 „Značilnosti sistema za komunikacijo zrak–tla na frekvenci VHF“ in oddelek 2.2 „Značilnosti sistema talne naprave“ dela 2 zvezka III Priloge 10 k Čikaški konvenciji (druga izdaja – julij 2007, ki vključuje spremembo št. 90).

2. Poglavje 2 „Letalske mobilne storitve“, oddelek 2.1 „Značilnosti sistema za komunikacijo zrak–tla na frekvenci VHF“, oddelek 2.3.1 „Funkcija sprejemanja“ in oddelek 2.3.2 „Funkcija sprejemanja“, razen pododdelka 2.3.2.8 „VDL – Odpornost na motnje“ v delu 2 zvezka III Priloge 10 k Čikaški konvenciji (druga izdaja – julij 2007, ki vključuje spremembo št. 90).

3. Oddelek 12.3.1.5 „Razmik med kanali 8,33 kHz“ dok. 4444 ICAO PANS-ATM (petnajsta izdaja – 2007, ki vključuje spremembo št. 6).

▼B

PRILOGA III

Zahteve iz člena 10, ki jih je treba upoštevati pri oceni varnosti

1. Zahteve glede interoperabilnosti in zmogljivosti iz člena 4(6), (7) in (8) ter člena 7(1) in (2) se upoštevajo pri oceni varnosti.

2. Zahteve glede pripadajočih postopkov iz člena 8 se upoštevajo pri oceni varnosti.

3. Dogovori v zvezi z državnimi zrakoplovi iz člena 9(13) in (14) se upoštevajo pri oceni varnosti.

4. Zahteve glede skladnosti iz člena 13(1), (2), (5) in (6) se upoštevajo pri oceni varnosti.

5. Države članice zagotovijo, da se pri pretvorbi dodelitve frekvence v razmik med kanali 8,33 kHz nova frekvenca pred vpisom v centralni register testira v ustrezno dolgem preizkusnem obdobju, med katerim se preveri varno delovanje.

6. Države članice zagotovijo, da pri pretvorbi v razmik med kanali 8,33 kHz upoštevajo navodila ICAO o merilih za frekvenčno načrtovanje iz dela II – „Merila za načrtovanje dodeljevanja frekvenc VHF za komunikacijo zrak–tla“ Priročnika za upravljanje frekvenc v Evropi – v dokumentu ICAO EUR 011.

7. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da se objavijo in ustrezno uporabljajo postopki za ravnanje z zrakoplovi brez opreme, ki omogoča uporabo razmika 8,33 kHz, ki letijo v zračnem prostoru, ki zahteva radijske naprave na krovu, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz.

8. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in/ali upravljavci letališča zagotovijo, da se objavijo in ustrezno uporabljajo postopki za ravnanje z vozili brez opreme, ki omogoča uporabo razmika 8,33 kHz, na delih letališča, na katerih se uporablja razmik med kanali 8,33 kHz.

9. Države članice, ki dodelitve frekvence pretvorijo v razmik med kanali 8,33 kHz na katerem koli delu svojega zračnega prostora:

   (a) zagotovijo, da so upravljavci zrakoplovov, ki letijo v takem zračnem prostoru, obveščeni o tem, da morajo biti taki zrakoplovi opremljeni z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz;

   (b) zagotovijo ustrezno usposabljanje za člane posadke, ki uporabljajo radijske naprave z razmikom med kanali 25 kHz v zračnem prostoru, v katerem se na krovu zrakoplovov zahteva opremljenost z radijskimi napravami, ki omogočajo uporabo razmika med kanali 8,33 kHz, kot določa člen 2(5);

   (c) pred samo pretvorbo opravijo lokalno oceno varnosti, pri kateri upoštevajo ves predvideni promet v zadevnem zračnem prostoru in morebitne težave, ki bi lahko nastale zaradi sistema za govorno komunikacijo, ki deluje v vsem obdajajočem zračnem prostoru.

▼B

PRILOGA IV

DEL A

Zahteve glede ugotavljanja skladnosti ali primernosti sestavnih delov za uporabo iz člena 11

1. Pri verifikaciji se dokaže skladnost sestavnih delov oziroma njihova primernost za uporabo na podlagi zahtev glede zmogljivosti iz te uredbe, ko ti sestavni deli delujejo v testnem okolju.

2. Če proizvajalec uporablja modul iz dela B, se to šteje za ustrezen postopek ugotavljanja skladnosti, s katerim 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 Uniji, ki izpolnjuje obveznosti iz točke 2, zagotavlja in izjavlja, da zadevni sestavni deli izpolnjujejo zahteve te uredbe. Proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Uniji mora pripraviti pisno izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo v skladu s točko 3 iz Priloge III k Uredbi (ES) št. 552/2004.

2. Proizvajalec mora predložiti tehnično dokumentacijo iz točke 4. On ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Uniji mora najmanj 10 let od izdelave zadnjega sestavnega dela zagotavljati, 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 Uniji obvesti države članice o tem, kje in kako je navedena tehnična dokumentacija na voljo.

3. Če proizvajalec nima sedeža v Uniji, določi osebe, ki sestavne dele dajo na trg Unije. Te osebe obvestijo države članice o tem, kje in kako je lahko tehnična dokumentacija na voljo.

4. Tehnična dokumentacija mora dokazovati skladnost sestavnih delov z zahtevami iz te uredbe. Obsegati mora, kolikor je to primerno za navedeno oceno, načrt, 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 glede verifikacije sistemov iz člena 12(1)

1. Verifikacija sistemov v skladu s členom 2(1) dokazuje skladnost teh sistemov z zahtevami glede interoperabilnosti, zmogljivosti in varnosti iz te uredbe v ocenjevalnem okolju, ki predstavlja operativni okvir teh sistemov. To pomeni zlasti:

— verifikacija komunikacijskih sistemov dokazuje, da se v skladu s členom 4 za govorno komunikacijo uporablja razmik med kanali 8,33 kHz in da je zmogljivost sistemov za govorno komunikacijo z razmikom 8,33 kHz v skladu s členom 4(7),

▼B

— verifikacija sistemov za obdelavo podatkov o letih dokazuje, da se funkcije iz člena 7(2) ustrezno izvajajo.

2. Preverjanje sistemov v skladu s členom 2(1) se opravi v skladu z ustreznimi in priznanimi postopki preizkušanja.

3. Preizkusna orodja, ki se uporabljajo za verifikacijo sistemov v skladu s členom 2(1), imajo ustrezne funkcije.

4. Z verifikacijo sistemov v skladu s členom 2(1) se pripravijo deli tehničnega spisa, ki se zahteva v točki 3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 552/2004, vključno z naslednjima deloma:

— opis izvajanja,

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

5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa je pristojen za verifikacijo, zlasti:

— določi ustrezno delovno in tehnično okolje za oceno, ki predstavlja operativno okolje,

— preveri, ali je v programu preizkušanja opisana vključitev sistemov iz člena 2(1) v operativno in tehnično okolje za oceno,

— preveri, ali program preizkušanja v celoti zajema veljavne zahteve te uredbe glede interoperabilnosti, zmogljivosti in varnosti,

— zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije ter programa preizkušanja,

— poskrbi za organizacijo preizkušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preizkusne platforme,

— opravlja preverjanja in preizkuse, kot jih določa program preizkušanja,

— pripravi poročilo, v katerem predstavi rezultate pregledov in preizkusov.

6. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da sistemi iz člena 2(1), ki delujejo v ocenjevalnem operativnem okolju, izpolnjujejo zahteve glede interoperabilnosti, zmogljivosti in varnosti iz te uredbe.

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

DEL D

Zahteve glede verifikacije sistemov iz člena 12(2)

1. Verifikacija sistemov v skladu s členom 2(1) dokazuje skladnost teh sistemov z zahtevami glede interoperabilnosti, zmogljivosti in varnosti iz te uredbe v ocenjevalnem okolju, ki predstavlja operativni okvir teh sistemov. To pomeni zlasti:

— verifikacija komunikacijskih sistemov dokazuje, da se v skladu s členom 4 za govorno komunikacijo uporablja razmik med kanali 8,33 kHz in da je zmogljivost sistemov za govorno komunikacijo z razmikom 8,33 kHz v skladu s členom 4(7),

▼B

— verifikacija sistemov za obdelavo podatkov o letih dokazuje, da se funkcije iz člena 7(2) ustrezno izvajajo.

2. Preverjanje sistemov iz člena 2(1) se opravi v skladu z ustreznimi in priznanimi postopki preizkušanja.

3. Preizkusna orodja, ki se uporabljajo za verifikacijo sistemov iz člena 2(1), imajo ustrezne funkcije.

4. Z verifikacijo sistemov v skladu s členom 2(1) se pridobijo deli tehničnega spisa, ki se zahteva v točki 3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 552/2004, vključno z naslednjima deloma:

— opis izvajanja,

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

5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa določi ustrezno operativno in tehnično ocenjevalno okolje, ki predstavlja operativno okolje, verifikacijo pa opravi pooblaščeni organ.

6. Pooblaščeni organ je pristojen za verifikacijo, zlasti:

— preveri, ali je v programu preizkušanja opisana vključitev sistemov iz člena 2(1) v operativno in tehnično ocenjevalno okolje,

— preveri, ali program preizkušanja v celoti zajema veljavne zahteve te uredbe glede interoperabilnosti, zmogljivosti in varnosti,

— zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije ter programa preizkušanja,

— poskrbi za organizacijo preizkušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preizkusne platforme,

— opravlja preverjanja in preizkuse, kot jih določa program preizkušanja,

— pripravi poročilo, v katerem predstavi rezultate pregledov in preizkusov.

7. Pooblaščeni organ zagotovi, da sistemi iz člena 2(1), ki delujejo v operativnem ocenjevalnem okolju, izpolnjujejo zahteve glede interoperabilnosti, zmogljivosti in varnosti iz te uredbe.

8. Po uspešno končani verifikaciji pooblaščeni organ pripravi potrdilo o skladnosti v zvezi z izvedenimi nalogami.

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

▼B

PRILOGA V

Pogoji iz člena 12

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

2. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, preglede opravlja 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 opravljanje 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 opraviti, 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, preglede sposobno opraviti nepristransko. Plačilo osebja ne sme biti odvisno od števila opravljenih pregledov ali rezultatov takšnih pregledov.