**Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο**

►B **ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1079/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 16ης Νοεμβρίου 2012**

**για καθορισμό των απαιτήσεων σχετικά με τη διαπόσταση φωνητικών καναλιών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(ΕΕ L 320 της 17.11.2012, σ. 14)

Τροποποιείται από:

| | | Επίσημη Εφημερίδα | | |
|---|---|---|---|---|
| | | αριθ. | σελίδα | ημερομηνία |
| ►M1 | Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 657/2013 της Επιτροπής της 10ης Ιουλίου 2013 | L 190 | 37 | 11.7.2013 |
| ►M2 | Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/2345 της Επιτροπής της 14ης Δεκεμβρίου 2016 | L 348 | 11 | 21.12.2016 |

▼B

# ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1079/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 16ης Νοεμβρίου 2012**

**για καθορισμό των απαιτήσεων σχετικά με τη διαπόσταση φωνητικών καναλιών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

*Άρθρο 1*

**Αντικείμενο**

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει απαιτήσεις για τη συντονισμένη υιοθέτηση αερεπίγειων φωνητικών επικοινωνιών βασισμένων στη διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz.

*Άρθρο 2*

**Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις ραδιοσυσκευές που λειτουργούν στη ζώνη συχνοτήτων 117,975 — 137 MHz (ζώνη VHF) οι οποίες εκχωρούνται για την αεροναυτική κινητή υπηρεσία διαδρομών, καθώς και στα συστήματα, τα συστατικά τους στοιχεία και τις συναφείς διαδικασίες.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης που εξυπηρετούν μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες στη γενική εναέρια κυκλοφορία, στα συστατικά τους στοιχεία και στις συναφείς διαδικασίες.

3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις που εκτελούνται στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας, εντός του εναέριου χώρου της περιοχής EUR του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) στον οποίο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

4. Οι απαιτήσεις μετατροπής δεν εφαρμόζονται για τις εκχωρήσεις συχνοτήτων:

α) στις οποίες θα παραμείνει η διαπόσταση καναλιών 25 kHz στις εξής συχνότητες:

i) συχνότητα έκτακτης ανάγκης (121,5 MHz)·

ii) εφεδρική συχνότητα για επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης (123,1 MHz)·

iii) συχνότητες VHF ψηφιακής ζεύξης (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz και 136,975 MHz) και

iv) συχνότητες του συστήματος διευθυνσιοδότησης και αναφοράς (ACARS) των επικοινωνιών αεροσκαφών (131,525 MHz, 131,725 MHz και 131,825 MHz)·

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

▼B

β) στις οποίες χρησιμοποιείται μετατοπισμένη φέρουσα με διαπόσταση καναλιών 25 kHz.

5. Η ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz δεν απαιτείται για ραδιοσυσκευές που προορίζονται αποκλειστικά για μία ή περισσότερες εκχωρήσεις συχνοτήτων στις οποίες θα παραμείνει η διαπόσταση καναλιών 25 kHz.

*Άρθρο 3*

**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ορισμοί του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004. Επιπλέον νοείται ως:

1. «κανάλι»: αριθμητικός προσδιοριστής ο οποίος χρησιμοποιείται στο πλαίσιο του εξοπλισμού συντονισμού φωνητικών επικοινωνιών και ο οποίος καθιστά δυνατή τη μονοσήμαντη ταυτοποίηση της εφαρμοζόμενης ραδιοσυχνότητας και της αντίστοιχης διαπόστασης καναλιών·

2. «διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz»: διαπόσταση καναλιών με την οποία οι ονομαστικές κεντρικές συχνότητες καναλιών διαχωρίζονται ανά 8,33 kHz·

3. «ραδιοσυσκευή»: κάθε εγκατεστημένη, φορητή ή χειροκίνητη συσκευή που προορίζεται για τη μετάδοση ή/και τη λήψη μεταδόσεων στη ζώνη VHF·

4. «κεντρικό μητρώο»: μητρώο στο οποίο ο εθνικός διαχειριστής συχνοτήτων καταγράφει για κάθε εκχώρηση συχνότητας τα αναγκαία επιχειρησιακά, τεχνικά και διοικητικά στοιχεία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 677/2011·

5. «μετατροπή σε διαπόσταση 8,33 kHz»: η αντικατάσταση εκχώρησης συχνότητας καταχωρισμένης στο κεντρικό μητρώο με διαπόσταση καναλιών 25 kHz από εκχώρηση συχνότητας με διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz·

6. «εκχώρηση συχνότητας»: αδειοδότηση κράτους μέλους να χρησιμοποιείται ραδιοσυχνότητα ή κανάλι ραδιοσυχνότητας υπό συγκεκριμένους όρους για τη λειτουργία ραδιοεξοπλισμού·

7. «αερομεταφορέας»: πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που δραστηριοποιείται ή προσφέρεται να δραστηριοποιηθεί στην εκμετάλλευση αεροσκαφών·

8. «πτήσεις εκτελούμενες με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως»: οποιεσδήποτε πτήσεις που εκτελούνται με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, όπως ορίζονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (σύμβαση του Σικάγου)·

9. «κρατικό αεροσκάφος»: οποιοδήποτε αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για τις ανάγκες του στρατού, των τελωνείων ή της αστυνομίας·

▼B

10. «λειτουργία με μετατοπισμένη φέρουσα»: περίπτωση κατά την οποία η καθορισμένη επιχειρησιακή κάλυψη δεν είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί με έναν και μόνο επίγειο πομπό και, για να ελαχιστοποιηθούν τα προβλήματα παρεμβολών, τα σήματα από δύο ή περισσότερους επίγειους πομπούς είναι μετατοπισμένα από την ονομαστική κεντρική συχνότητα καναλιού·

11. «ραδιοεξοπλισμός αεροσκαφών»: μια ή περισσότερες ραδιοσυσκευές εγκατεστημένες στο αεροσκάφος, που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης από εξουσιοδοτημένο μέλος του πληρώματος πτήσης·

12. «αναβάθμιση ραδιοσυσκευής»: η αντικατάσταση ραδιοσυσκευής από ραδιοσυσκευή διαφορετικού μοντέλου ή αριθμού εξαρτήματος·

13. «προσδιορισμένη επιχειρησιακή κάλυψη»: ο όγκος του εναέριου χώρου εντός του οποίου παρέχεται συγκεκριμένη υπηρεσία η οποία διασφαλίζεται με προστασία συχνότητας·

14. «μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας»: (μονάδα ATC): το κέντρο ελέγχου περιοχής, η μονάδα ελέγχου προσέγγισης ή ο πύργος ελέγχου αεροδρομίου·

15. «θέση εργασίας»: τα έπιπλα και ο τεχνικός εξοπλισμός με τον οποίο μέλος του προσωπικού των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) αναλαμβάνει να εκτελεί καθήκοντα συναφή με τις επιχειρησιακές αρμοδιότητές του·

16. «ραδιοτηλεφωνία»: μορφή ραδιοεπικοινωνίας που προορίζεται κυρίως για την ανταλλαγή πληροφοριών υπό μορφή ομιλίας·

17. «επιστολή συμφωνίας»: συμφωνία μεταξύ δύο παρακείμενων μονάδων ATS η οποία ορίζει τον τρόπο συντονισμού των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων ATS·

18. «Ολοκληρωμένο Σύστημα Επεξεργασίας του Αρχικού Σχεδιασμού Πτήσεων» (IFPS): σύστημα εντός του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, μέσω του οποίου παρέχεται κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας και διανομής του σχεδιασμού πτήσεων, η οποία συνίσταται στην παραλαβή, επικύρωση και διανομή σχεδίων πτήσεως μέσα στον εναέριο χώρο που καλύπτει ο παρών κανονισμός·

19. «κρατικό αεροσκάφος μεταφορικού τύπου»: κρατικό αεροσκάφος με σταθερά πτερύγια που προορίζεται για τη μεταφορά προσώπων ή/και φορτίου·

20. «φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα»: ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 95/93 ([1])·

21. «επικοινωνίες επιχειρησιακού ελέγχου»: οι επικοινωνίες που πραγματοποιούνται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι οποίες αφορούν επίσης την ασφάλεια, την τακτικότητα και την αποτελεσματικότητας της μεταφοράς.

([1]) ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1.

▼B

*Άρθρο 4*

**Απαιτήσεις διαλειτουργικότητας και επιδόσεων για τον ραδιοεξοπλισμό**

1. Οι κατασκευαστές ραδιοσυσκευών που προορίζονται να λειτουργούν στη ζώνη VHF, ή οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποί τους που είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση, εξασφαλίζουν ότι από τις 17 Νοεμβρίου 2013 όλες οι ραδιοσυσκευές που διατίθενται στην αγορά έχουν ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης και άλλοι χρήστες ή ιδιοκτήτες ραδιοσυσκευών εξασφαλίζουν ότι όλος ο ραδιοεξοπλισμός που τίθεται σε λειτουργία από τις 17 Νοεμβρίου 2013 περιλαμβάνει ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι αεροσκάφη, για το οποία εκδόθηκαν για πρώτη φορά στην Ένωση ατομικά πιστοποιητικά αξιοπλοΐας ή ατομικές άδειες πτήσης από τις 17 Νοεμβρίου 2013 και υπόκεινται σε απαίτηση εξοπλισμού με ραδιοσυσκευή, είναι εξοπλισμένα με ραδιοσυσκευές ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

4. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης και άλλοι χρήστες ή ιδιοκτήτες ραδιοσυσκευής εξασφαλίζουν ότι από τις 17 Νοεμβρίου 2013 η ραδιοσυσκευή τους, όταν υπόκειται σε αναβάθμιση, περιλαμβάνει ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2017 όλες οι ραδιοσυσκευές έχουν ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz, εξαιρουμένων των επίγειων ραδιοσυσκευών που χρησιμοποιούν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

6. Επιπλέον της ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz, ο εξοπλισμός που αναφέρεται στις παραγράφους 1 έως 5 είναι ικανός να συντονίζεται σε διαπόσταση καναλιών 25 kHz.

7. Οι χρήστες ή οι ιδιοκτήτες επίγειων ραδιοσυσκευών με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz εξασφαλίζουν ότι οι επιδόσεις αυτών των ραδιοσυσκευών και των επίγειων συστατικών στοιχείων πομπού/δέκτη πληρούν τα πρότυπα της ΔΟΠΑ που προσδιορίζονται στο σημείο 1 του παραρτήματος ΙΙ.

8. Οι χρήστες ή οι ιδιοκτήτες ραδιοεξοπλισμού αεροσκαφών με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz εξασφαλίζουν ότι οι επιδόσεις αυτών των ραδιοσυσκευών πληρούν τα πρότυπα της ΔΟΠΑ που προσδιορίζονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ.

*Άρθρο 5*

**Υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης**

1. Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιούν αεροσκάφος σε επίπεδο πτήσης άνω του FL 195 μόνον εφόσον ο ραδιοεξοπλισμός του αεροσκάφους διαθέτει ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

▼B

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2014 φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί αεροσκάφος που ίπταται με κανόνες πτήσης με όργανα σε κατηγορία εναέριου χώρου Α, Β ή Γ των κρατών μελών που προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι, μόνον εάν ο ραδιοεξοπλισμός του αεροσκάφους διαθέτει ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

3. Όσον αφορά τις απαιτήσεις εφοδιασμού με ραδιοεξοπλισμό διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz που προσδιορίζονται στην παράγραφο 2, φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί αεροσκάφος που ίπταται με κανόνες πτήσης εξ όψεως σε περιοχές με διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz, μόνον εάν ο ραδιοεξοπλισμός του αεροσκάφους διαθέτει ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 2 παράγραφος 5, από την 1η Ιανουαρίου 2018 φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί αεροσκάφος σε εναέριο χώρο όπου απαιτείται ο εφοδιασμός με ραδιοεξοπλισμό, μόνον εάν ο ραδιοεξοπλισμός του αεροσκάφους διαθέτει ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

*Άρθρο 6*

**Απαιτήσεις για τις μετατροπές σε διαπόσταση ανά 8,33 kHz**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι για τομείς με κατώτερο επίπεδο από FL 195 και άνω όλες οι εκχωρήσεις φωνητικής συχνότητας μετατρέπονται σε διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz.

2. Εάν, υπό εξαιρετικές περιστάσεις, δεν μπορούν να συμμορφωθούν με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τους λόγους που συντρέχουν.

▼M1

3. Τα κράτη μέλη που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι εφαρμόζουν, το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2014, αριθμό νέων μετατροπών σε διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz, ο οποίος ισοδυναμεί τουλάχιστον με το 25 % των συνολικών εκχωρήσεων στα 25 kHz, οι οποίες προσδιορίζονται στο κεντρικό μητρώο και εκχωρούνται σε κέντρα ελέγχου περιοχής («ACC») στο κράτος μέλος. Οι εν λόγω μετατροπές δεν περιορίζονται σε εκχωρήσεις συχνότητας από το ACC και δεν περιλαμβάνουν εκχωρήσεις συχνότητας επικοινωνιών επιχειρησιακού ελέγχου.

▼B

4. Στον συνολικό αριθμό κρατικών εκχωρήσεων συχνότητας στα 25 kHz από το ACC που προσδιορίζονται στην παράγραφο 3 δεν συνυπολογίζονται:

α) εκχωρήσεις συχνότητας στις οποίες χρησιμοποιείται μετατοπισμένη φέρουσα με διαπόσταση καναλιών 25 kHz·

β) εκχωρήσεις συχνότητας που παραμένουν σε διαπόσταση καναλιών 25 kHz συνεπεία απαίτησης για την ασφάλεια·

γ) εκχωρήσεις συχνότητας 25 kHz για την εξυπηρέτηση κρατικών αεροσκαφών.

5. Τα κράτη μέλη που αναφέρονται στο παράρτημα Ι κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2013, τον αριθμό εφικτών μετατροπών σύμφωνα με την παράγραφο 3.

▼B

6. Εάν δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί ο στόχος του 25 % που καθορίζεται στις παραγράφους 3 και 4, το κράτος μέλος αιτιολογεί, στην κοινοποίησή του προς την Επιτροπή, γιατί δεν επέτυχε τον στόχο του 25 % και προτείνει εναλλακτική ημερομηνία μέχρι την οποία θα επιφέρει τις μετατροπές.

7. Στην κοινοποίηση προς την Επιτροπή αναφέρονται επίσης οι εκχωρήσεις συχνότητας στις οποίες δεν είναι δυνατή η μετατροπή και αιτιολογείται το ανέφικτο της μετατροπής.

8. Τα κράτη μέλη που αναφέρονται στο παράρτημα I εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2015 όλες οι εκχωρήσεις συχνότητας επικοινωνιών επιχειρησιακού ελέγχου του κεντρικού μητρώου είναι εκχωρήσεις συχνότητας με διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz.

9. Στις περιπτώσεις στις οποίες, για τεχνικούς λόγους, δεν είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με την παράγραφο 8, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2014, τις εκχωρήσεις συχνότητας επικοινωνιών επιχειρησιακού ελέγχου που δεν θα μετατραπούν και αιτιολογούν τη μη μετατροπή τους.

10. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018, όλες οι εκχωρήσεις συχνότητας μετατρέπονται σε εκχωρήσεις συχνότητας με διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz, εξαιρουμένων:

α) των εκχωρήσεων συχνότητας στις οποίες η διαπόσταση καναλιών παραμένει στα 25 kHz συνεπεία απαίτησης για την ασφάλεια·

β) των εκχωρήσεων συχνότητας ανά 25 kHz για την εξυπηρέτηση κρατικών αεροσκαφών.

*Άρθρο 7*

**Υποχρεώσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας**

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι τα οικεία συστήματα φωνητικών επικοινωνιών με διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz καθιστούν δυνατή επιχειρησιακά αποδεκτή φωνητική επικοινωνία μεταξύ ελεγκτών και χειριστών εντός της προσδιορισμένης επιχειρησιακής κάλυψης.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφαρμόζουν στα οικεία συστήματα επεξεργασίας των στοιχείων πτήσης τις διαδικασίες κοινοποίησης και αρχικού συντονισμού σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1032/2006 της Επιτροπής [1] ως εξής:

α) μεταξύ μονάδων ATC διαβιβάζονται οι πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz μιας πτήσης·

[1] ΕΕ L 186 της 7.7.2006, σ. 27.

▼B

β) καθίστανται διαθέσιμες στην κατάλληλη θέση εργασίας οι πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz μιας πτήσης·

γ) ο ελεγκτής διαθέτει τα μέσα που του επιτρέπουν να τροποποιεί τις πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz μιας πτήσης.

*Άρθρο 8*

**Συναφείς διαδικασίες**

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης και άλλοι χρήστες ραδιοσυσκευών διασφαλίζουν ότι και τα έξι ψηφία του αριθμητικού προσδιορισμού χρησιμοποιούνται για την ταυτοποίηση του καναλιού εκπομπής στις επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας VHF, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία τόσο το πέμπτο όσο και το έκτο ψηφίο είναι μηδέν, οπότε χρησιμοποιούνται μόνο τα πρώτα τέσσερα ψηφία.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης και άλλοι χρήστες ραδιοσυσκευών διασφαλίζουν ότι οι διαδικασίες αερεπιγείων φωνητικών επικοινωνιών που εφαρμόζουν πληρούν τις διατάξεις της ΔΟΠΑ που ορίζονται στο σημείο 3 του παραρτήματος ΙΙ.

3. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι οι διαδικασίες, οι οποίες εφαρμόζονται σε αεροσκάφη εφοδιασμένα με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz και σε αεροσκάφη μη εφοδιασμένα με τέτοιο εξοπλισμό, ορίζονται στις επιστολές συμφωνίας μεταξύ των μονάδων ATS.

4. Όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης και οι αντιπρόσωποι που ενεργούν για λογαριασμό τους εξασφαλίζουν την αναγραφή του χαρακτήρα Υ στο στοιχείο δεδομένων 10 του σχεδίου πτήσης αεροσκαφών που διαθέτουν ραδιοσυσκευές ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

5. Οι φορείς εκμετάλλευσης και οι αντιπρόσωποι που ενεργούν για λογαριασμό τους εξασφαλίζουν ότι, κατά τον σχεδιασμό πτήσης σε εναέριο χώρο για τον οποίο απαιτείται εφοδιασμός με ραδιοσυσκευές ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz, περιλαμβάνεται η κατάλληλη ένδειξη στο σχέδιο πτήσης μη εξοπλισμένων αεροσκαφών, για τα οποία όμως έχει χορηγηθεί εξαίρεση από την υποχρέωση εφοδιασμού τους με τέτοιο εξοπλισμό.

6. Σε περίπτωση αλλαγής στο καθεστώς της ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz για συγκεκριμένη πτήση, οι φορείς εκμετάλλευσης ή οι αντιπρόσωποι που ενεργούν για λογαριασμό τους στέλνουν μήνυμα τροποποίησης στο ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας αρχικού σχεδίου πτήσης (IFPS), το οποίο φέρει την κατάλληλη ένδειξη στο σχετικό στοιχείο.

7. Ο διαχειριστής δικτύου εξασφαλίζει ότι το IFPS επεξεργάζεται και διανέμει τις πληροφορίες για την ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz που παρέλαβε στα σχέδια πτήσης.

*Άρθρο 9*

**Ρυθμίσεις για τα κρατικά αεροσκάφη**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου που ίπτανται σε επίπεδα άνω του FL 195 είναι εξοπλισμένα με ραδιοσυστήματα ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

▼B

2. Όταν περιορισμοί που αφορούν τις συμβάσεις προμηθειών δεν επιτρέπουν τη συμμόρφωση προς την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου που ίπτανται σε επίπεδα άνω του FL 195 διαθέτουν ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2012.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα κρατικά αεροσκάφη μη μεταφορικού τύπου που ίπτανται σε επίπεδα άνω του FL 195 διαθέτουν ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μη συμμόρφωση προς την παράγραφο 3 λόγω:

α) σοβαρών τεχνικών ή δημοσιονομικών περιορισμών·

β) περιορισμών συμβάσεων προμηθειών.

5. Όταν περιορισμοί συμβάσεων προμηθειών καθιστούν αδύνατη τη συμμόρφωση προς την παράγραφο 3, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα κρατικά αεροσκάφη μη μεταφορικού τύπου που ίπτανται σε επίπεδα άνω του FL 195 διαθέτουν, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2015, ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα νέα κρατικά αεροσκάφη που τίθενται σε λειτουργία από την 1η Ιανουαρίου 2014 διαθέτουν ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι μετά την 1η Ιανουαρίου 2014, όποτε οι ραδιοσυσκευές που τοποθετούνται σε κρατικά αεροσκάφη αναβαθμίζονται, οι αναβαθμισμένες ραδιοσυσκευές έχουν ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

8. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι όλα τα κρατικά αεροσκάφη εξοπλίζονται το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018 με ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

9. Με την επιφύλαξη των εθνικών διαδικασιών περί κοινοποίησης πληροφοριών που αφορούν κρατικά αεροσκάφη, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου 2018, κατάλογο με τα κρατικά αεροσκάφη που δεν είναι δυνατόν να εξοπλισθούν με ραδιοσυσκευές ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz σύμφωνα με την παράγραφο 8, λόγω:

α) σοβαρών τεχνικών ή δημοσιονομικών περιορισμών·

β) περιορισμών συμβάσεων προμηθειών.

10. Όταν περιορισμοί που αφορούν τις συμβάσεις προμηθειών καθιστούν αδύνατη τη συμμόρφωση προς την παράγραφο 8, τα κράτη μέλη κοινοποιούν επίσης στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου 2018, την ημερομηνία μέχρι την οποία τα οικεία αεροσκάφη θα έχουν εξοπλιστεί με ραδιοσυσκευές ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz. Η προθεσμία αυτή δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την 31η Δεκεμβρίου 2020.

11. Η παράγραφος 8 δεν εφαρμόζεται στα κρατικά αεροσκάφη που θα αποσυρθούν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2025.

▼B

12. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εξασφαλίζουν ότι είναι δυνατόν να εξυπηρετούνται τα κρατικά αεροσκάφη που δεν είναι εξοπλισμένα με ραδιοσυσκευές ικανότητας διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz, υπό την προϋπόθεση ότι η εξυπηρέτησή τους διεκπεραιώνεται με ασφάλεια εντός των ορίων ικανότητας του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας σε συχνότητες UHF ή με διαπόσταση καναλιών 25 kHz.

13. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν σε εθνικά έντυπα ενημέρωσης για θέματα αεροναυτιλίας τις διαδικασίες για τον χειρισμό των κρατικών αεροσκαφών που δεν είναι εξοπλισμένα με ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 KHz.

14. Κάθε πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνει σε ετήσια βάση το κράτος μέλος που τον έχει ορίσει για τα οικεία σχέδια εξυπηρέτησης των κρατικών αεροσκαφών που δεν είναι εξοπλισμένα με ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz, λαμβάνοντας υπόψη τα όρια ικανότητας που σχετίζονται με τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 13.

*Άρθρο 10*

**Απαιτήσεις ασφάλειας**

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι τυχόν αλλαγές στα αναφερόμενα στο άρθρο 2 παράγραφος 1 υπάρχοντα συστήματα ή η εισαγωγή νέων συστημάτων επέρχονται μόνο εφόσον έχει προηγηθεί εκ μέρους των εμπλεκόμενων μερών αξιολόγηση της ασφάλειας, η οποία περιλαμβάνει ταυτοποίηση κινδύνων, εκτίμηση της επικινδυνότητας και διαδικασίες μετριασμού της. Κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας πτήσης, λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον οι απαιτήσεις ασφάλειας που ορίζονται στο παράρτημα III.

*Άρθρο 11*

**Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης συστατικών στοιχείων**

1. Πριν από την έκδοση της δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση που αναφέρεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, οι κατασκευαστές συστατικών στοιχείων των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού αξιολογούν τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης των συγκεκριμένων συστατικών στοιχείων σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Α του παρόντος κανονισμού.

2. Πιστοποιητικό για συστατικό στοιχείο που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) θεωρείται δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση, εφόσον περιλαμβάνει απόδειξη της συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 12*

**Έλεγχος συστημάτων**

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που μπορούν να αποδείξουν ή έχουν αποδείξει στην αρμόδια εθνική εποπτική αρχή ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο παράρτημα V διενεργούν έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Γ.

([1]) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

▼B

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που δεν μπορούν να αποδείξουν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο παράρτημα V αναθέτουν με υπεργολαβία σε κοινοποιημένο οργανισμό τον έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1. Ο έλεγχος αυτός διενεργείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Δ.

3. Πιστοποιητικό για συστήματα που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 θεωρείται δήλωση ΕΚ ελέγχου, εφόσον περιλαμβάνει απόδειξη της συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 13*

**Πρόσθετες απαιτήσεις**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι όλοι οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι έχουν ενημερωθεί δεόντως σχετικά με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και ότι είναι επαρκώς εκπαιδευμένοι για να εκτελούν τα καθήκοντά τους.

2. Ο διαχειριστής δικτύου εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που χειρίζεται το IFPS για τον προγραμματισμό των πτήσεων έχει ενημερωθεί δεόντως όσον αφορά τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και ότι είναι επαρκώς εκπαιδευμένο για να εκτελεί τα καθήκοντά του.

3. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας:

α) εκπονούν και διατηρούν επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες ώστε να καθίσταται δυνατό σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό να εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό·

β) μεριμνούν ώστε τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο στοιχείο α) να είναι προσβάσιμα και να επικαιροποιούνται και η επικαιροποίηση και η διανομή τους να υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση ποιότητας και τεκμηρίωσης·

γ) διασφαλίζουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό.

4. Ο διαχειριστής δικτύου εξασφαλίζει ότι η κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας και κατανομής του προγραμματισμού πτήσεων:

α) εκπονεί και διατηρεί επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες ώστε να καθίσταται δυνατό σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό να εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό·

β) διασφαλίζει ότι τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο στοιχείο α) παραμένουν προσβάσιμα και επικαιροποιούνται και ότι η επικαιροποίηση και η διανομή τους υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση ποιότητας και τεκμηρίωσης·

γ) διασφαλίζει ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι διαδικασίες λειτουργίας είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό.

5. Οι φορείς εκμετάλλευσης εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό που χειρίζεται ραδιοεξοπλισμό έχει ενημερωθεί δεόντως σχετικά με τον παρόντα κανονισμό, ότι έχει εκπαιδευθεί επαρκώς ώστε να χρησιμοποιεί τον συγκεκριμένο εξοπλισμό και ότι οι σχετικές οδηγίες είναι διαθέσιμες στον θάλαμο χειρισμού, όταν αυτό είναι εφικτό.

▼B

6. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό, μεταξύ άλλων με τη δημοσίευση σχετικών πληροφοριών σε εθνικά έντυπα για θέματα αεροναυτιλίας.

*Άρθρο 14*

**Εξαιρέσεις**

1. Βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 730/2006 της Επιτροπής ([1]), τα κράτη μέλη μπορούν να εκδίδουν προσωρινές παρεκκλίσεις από τις υποχρεώσεις περί αερομεταφερόμενου εξοπλισμού που καθορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού για πτήσεις εκτελούμενες σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να λάβουν τοπικά μέτρα για τη χορήγηση εξαιρέσεων από την υποχρέωση συμμόρφωσης προς το άρθρο 4 παράγραφος 5, το άρθρο 5 παράγραφος 4 και το άρθρο 6 παράγραφος 10 σε περιπτώσεις με περιορισμένο αντίκτυπο στο δίκτυο.

3. Τα κράτη μέλη που λαμβάνουν τοπικά μέτρα βάσει της παραγράφου 2 διαβιβάζουν στην Επιτροπή λεπτομερή στοιχεία τα οποία δικαιολογούν την ανάγκη εξαιρέσεων, το αργότερο ένα έτος πριν τις ημερομηνίες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 5, το άρθρο 5 παράγραφος 4 και το άρθρο 6 παράγραφος 10.

4. Εντός έξι μηνών αφότου παραλάβει τα λεπτομερή στοιχεία από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 3 και μετά από διαβούλευση με τον διαχειριστή του δικτύου, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει την εξαίρεση που χορηγήθηκε βάσει της παραγράφου 2 εφόσον ο αντίκτυπός της στο δίκτυο δεν είναι περιορισμένος.

*Άρθρο 15*

**Κατάργηση**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1265/2007 καταργείται.

*Άρθρο 16*

**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

([1]) ΕΕ L 128 της 16.5.2006, σ. 3.

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I*

**Κράτη μέλη που αναφέρονται στα άρθρα 5 και 6**

Τα κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 και στο άρθρο 6 παράγραφοι 3, 5 και 8 είναι τα εξής:

— Γερμανία,

— Ιρλανδία,

— Γαλλία,

— Ιταλία,

— Λουξεμβούργο,

— Ουγγαρία,

— Κάτω Χώρες,

— Αυστρία,

— Ηνωμένο Βασίλειο.

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II*

▼M2

**Διατάξεις της ΔΟΠΑ που αναφέρονται στα άρθρα 4 και 8**

1. Κεφάλαιο 2 «Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία», παράγραφος 2.1 «Χαρακτηριστικά συστήματος αερεπίγειων επικοινωνιών VHF» και παράγραφος 2.2 «Χαρακτηριστικά συστήματος της εγκατάστασης εδάφους» του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος III, μέρος 2 (δεύτερη έκδοση, Ιούλιος 2007, που περιλαμβάνει την τροποποίηση αριθ. 90).

2. Κεφάλαιο 2 «Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία», παράγραφος 2.1 «Χαρακτηριστικά συστήματος αερεπιγείων επικοινωνιών VHF», παράγραφος 2.3.1 «Λειτουργία εκπομπής» και παράγραφος 2.3.2 «Λειτουργία λήψης» εξαιρουμένης της υποπαραγράφου 2.3.2.8 «VDL — Επιδόσεις ατρωσίας έναντι παρεμβολών» του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος III, μέρος 2 (δεύτερη έκδοση, Ιούλιος 2007, που περιλαμβάνει την τροποποίηση αριθ. 90).

3. Παράγραφος 12.3.1.5 «Διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz» του εγχειριδίου 4444 PANS-ATM της ΔΟΠΑ (15η έκδοση, 2007, που περιλαμβάνει την τροποποίηση αριθ. 6).

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III*

**Απαιτήσεις αναφερόμενες στο άρθρο 10, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας**

1. Κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις διαλειτουργικότητας και επιδόσεων που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 6, 7 και 8 και στο άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2.

2. Κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές διαδικαστικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 8.

3. Κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας λαμβάνονται υπόψη οι ρυθμίσεις για τα κρατικά αεροσκάφη που καθορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφοι 13 και 14.

4. Κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις για την τεκμηρίωση της συμμόρφωσης που καθορίζονται στο άρθρο 13 παράγραφοι 1, 2, 5 και 6.

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, όταν εκχώρηση συχνότητας πρόκειται να μετατραπεί σε διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz, η νέα εκχώρηση συχνότητας, προτού καταχωρηθεί στο κεντρικό μητρώο, τίθεται σε δοκιμή επί δοκιμαστική περίοδο κατάλληλης διάρκειας, κατά την οποία ελέγχεται η ασφαλής λειτουργία της.

6. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι μετατροπές των εκχωρήσεων συχνοτήτων με διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz γίνονται με βάση τα κριτήρια σχεδιασμού συχνοτήτων της ΔΟΠΑ που περιγράφονται στο μέρος II — «Κριτήρια σχεδιασμού εκχώρησης συχνοτήτων αερεπίγειων επικοινωνιών VHF» του εγχειριδίου για τη διαχείριση των συχνοτήτων στην Ευρώπη (EUR Frequency Management Manual) — ICAO EUR Doc 011.

7. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξασφαλίζουν ότι δημοσιεύονται και εφαρμόζονται όπως ενδείκνυται οι διαδικασίες διεκπεραίωσης αεροσκαφών τα οποία δεν διαθέτουν ραδιοεξοπλισμό με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz και ίπτανται σε εναέριο χώρο όπου απαιτείται ο εφοδιασμός με ραδιοεξοπλισμό με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz.

8. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή/και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων εξασφαλίζουν ότι δημοσιεύονται και εφαρμόζονται όπως ενδείκνυται οι διαδικασίες χειρισμού οχημάτων που δεν διαθέτουν ραδιοεξοπλισμό με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz στις περιοχές των αερολιμένων όπου χρησιμοποιείται διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz.

9. Τα κράτη μέλη τα οποία σε οποιοδήποτε μέρος του εναερίου χώρου τους μετατρέπουν τις εκχωρήσεις συχνοτήτων σε διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz:

   α) διασφαλίζουν ότι ενημερώνονται οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις στον εν λόγω εναέριο χώρο ότι τα αεροσκάφη τους πρέπει να εφοδιασθούν με ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz·

   β) διασφαλίζουν την παροχή κατάλληλης εκπαίδευσης στα μέλη πληρωμάτων πτήσης που χρησιμοποιούν ραδιοσυσκευές με διαπόσταση καναλιών 25 kHz σε εναέριο χώρο όπου απαιτείται ο εφοδιασμός με ραδιοσυσκευές με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz, όπως καθορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 5.

   γ) διενεργούν κατά τόπους αξιολόγηση της ασφάλειας πριν τη μετατροπή, κατά την οποία λαμβάνονται υπόψη όλη η κυκλοφορία που αναμένεται να διέλθει από τον εναέριο χώρο και τυχόν θέματα που προκύπτουν από τη λειτουργία του συστήματος φωνητικής επικοινωνίας σε όλο τον περιβάλλοντα εναέριο χώρο.

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV*

ΜΕΡΟΣ Α

**Απαιτήσεις για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των συστατικών στοιχείων που αναφέρονται στο άρθρο 11**

1. Οι δραστηριότητες ελέγχου καταδεικνύουν τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης των συστατικών στοιχείων προς τις απαιτήσεις επιδόσεων του παρόντος κανονισμού, ενόσω αυτά τα συστατικά στοιχεία είναι σε λειτουργία σε περιβάλλον δοκιμής.

2. Η εφαρμογή από τον κατασκευαστή της ενότητας που περιγράφεται στο Μέρος Β θεωρείται ως κατάλληλη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης για να διασφαλίζεται και να δηλώνεται η συμμόρφωση συστατικών στοιχείων. Επιτρέπονται επίσης ισοδύναμες ή αυστηρότερες διαδικασίες.

ΜΕΡΟΣ Β

**Ενότητα εσωτερικού ελέγχου παραγωγής**

1. Στην παρούσα ενότητα περιγράφεται η διαδικασία με την οποία ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα και εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο σημείο 2, διασφαλίζει και δηλώνει ότι τα σχετικά συστατικά στοιχεία πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Ένωση εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του συντάσσει γραπτή δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.

2. Ο κατασκευαστής συγκεντρώνει την τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4. Ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του πρέπει να τηρεί την τεκμηρίωση στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών εποπτικών αρχών για την επιθεώρηση και στη διάθεση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι ενσωματώνουν τα εν λόγω συστατικά στοιχεία στα συστήματά τους, επί περίοδο που λήγει τουλάχιστον δέκα έτη μετά την κατασκευή του τελευταίου συστατικού στοιχείου. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με το πώς και πού διατίθεται η ανωτέρω τεχνική τεκμηρίωση.

3. Εφόσον ο κατασκευαστής δεν είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα, υποδεικνύει το πρόσωπο (ή πρόσωπα) που διαθέτει τα συστατικά στοιχεία στην αγορά της Ένωσης. Το (τα) εν λόγω πρόσωπο(-α) ενημερώνει(-ουν) τα κράτη μέλη σχετικά με το πώς και πού διατίθεται η εν λόγω τεχνική τεκμηρίωση.

4. Η τεχνική τεκμηρίωση πρέπει να καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστατικών στοιχείων προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Εφόσον σχετίζονται με την αξιολόγηση, η τεχνική τεκμηρίωση καλύπτει το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των συστατικών στοιχείων.

5. Ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του πρέπει να διατηρεί αντίγραφο της δήλωσης συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση, μαζί με την τεχνική τεκμηρίωση.

ΜΕΡΟΣ Γ

**Απαιτήσεις για τον έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1**

1. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστημάτων αυτών με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού σε περιβάλλον αξιολόγησης αντίστοιχο του πλαισίου λειτουργίας των συστημάτων. Συγκεκριμένα:

   — ο έλεγχος των συστημάτων επικοινωνιών αέρος-εδάφους καταδεικνύει ότι χρησιμοποιείται η διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz για αερεπίγειες επικοινωνίες φωνής VHF σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 και ότι οι επιδόσεις των επικοινωνιών φωνής με διαπόσταση καναλιών 8,33 kHz πληρούν το άρθρο 4 παράγραφος 7,

▼B

— ο έλεγχος των συστημάτων για επεξεργασία των στοιχείων πτήσης καταδεικνύει ότι η λειτουργία που περιγράφεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 εφαρμόζεται σωστά.

2. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 διενεργείται με κατάλληλες και αναγνωρισμένες πρακτικές δοκιμών.

3. Τα εργαλεία δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των καθοριζόμενων στο άρθρο 2 παράγραφος 1 συστημάτων διαθέτουν κατάλληλες λειτουργικές δυνατότητες.

4. Από τον έλεγχο των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 προκύπτουν τα στοιχεία του τεχνικού φακέλου που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων στοιχείων:

— περιγραφή της εφαρμογής,

— έκθεση των επιθεωρήσεων και δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος.

5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαχειρίζεται τις δραστηριότητες ελέγχου, συγκεκριμένα:

— καθορίζει το κατάλληλο επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης, το οποίο πρέπει να ανταποκρίνεται στο επιχειρησιακό περιβάλλον,

— ελέγχει εάν στο πρόγραμμα δοκιμών περιγράφεται η ενσωμάτωση των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σε επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης,

— ελέγχει εάν το πρόγραμμα δοκιμών καλύπτει πλήρως τις ισχύουσες απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού,

— διασφαλίζει τη συνοχή και την ποιότητα της τεχνικής τεκμηρίωσης και του προγράμματος δοκιμών,

— προγραμματίζει την οργάνωση των δοκιμών, του προσωπικού, της εγκατάστασης και τη διαμόρφωση της πλατφόρμας δοκιμών,

— διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, όπως ορίζεται στο πρόγραμμα δοκιμών,

— συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και των δοκιμών.

6. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζει ότι τα συστήματα που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και λειτουργούν σε περιβάλλον αξιολόγησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.

7. Μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση του ελέγχου συμμόρφωσης, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας συντάσσουν δήλωση ΕΚ ελέγχου του συστήματος, την οποία υποβάλλουν στην εθνική εποπτική αρχή μαζί με τον τεχνικό φάκελο, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.

ΜΕΡΟΣ Δ

**Απαιτήσεις για τον έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 2**

1. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστημάτων αυτών με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού σε περιβάλλον αξιολόγησης αντίστοιχο του πλαισίου λειτουργίας των συστημάτων. Συγκεκριμένα:

— ο έλεγχος των συστημάτων επικοινωνιών αέρος-εδάφους καταδεικνύει ότι χρησιμοποιείται η διαπόσταση διαύλων ανά 8,33 kHz για αερεπίγειες επικοινωνίες φωνής VHF σύμφωνα με το άρθρο 4 και ότι οι επιδόσεις των επικοινωνιών φωνής με διαπόσταση διαύλων ανά 8,33 kHz συμμορφώνονται με το άρθρο 4 παράγραφος 7,

▼B

— ο έλεγχος των συστημάτων για επεξεργασία των στοιχείων πτήσης καταδεικνύει ότι η λειτουργικότητα που περιγράφεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 εφαρμόζεται σωστά.

2. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 διενεργείται σύμφωνα με κατάλληλες και αναγνωρισμένες πρακτικές δοκιμών.

3. Τα εργαλεία δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των καθοριζόμενων στο άρθρο 2 παράγραφος 1 συστημάτων διαθέτουν κατάλληλες λειτουργικές δυνατότητες.

4. Από τον έλεγχο των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 προκύπτουν τα στοιχεία του τεχνικού φακέλου που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων στοιχείων:

— περιγραφή της εφαρμογής,

— έκθεση των επιθεωρήσεων και δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος.

5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθορίζει το κατάλληλο επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης, το οποίο πρέπει να ανταποκρίνεται στο επιχειρησιακό περιβάλλον, και αναθέτει την εκτέλεση των δραστηριοτήτων ελέγχου σε κοινοποιημένο οργανισμό.

6. Ο κοινοποιημένος οργανισμός διευθύνει τις δραστηριότητες ελέγχου, συγκεκριμένα:

— ελέγχει εάν στο πρόγραμμα δοκιμών περιγράφεται η ενσωμάτωση των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σε επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης,

— ελέγχει εάν το πρόγραμμα δοκιμών καλύπτει πλήρως τις ισχύουσες απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού,

— διασφαλίζει τη συνοχή και την ποιότητα της τεχνικής τεκμηρίωσης και του προγράμματος δοκιμών,

— σχεδιάζει την οργάνωση των δοκιμών, του προσωπικού, της εγκατάστασης και τη διαμόρφωση της πλατφόρμας δοκιμών,

— διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, όπως ορίζεται στο πρόγραμμα δοκιμών,

— συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και των δοκιμών.

7. Ο κοινοποιημένος οργανισμός διασφαλίζει ότι τα συστήματα που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και λειτουργούν σε περιβάλλον αξιολόγησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.

8. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των εργασιών ελέγχου, ο κοινοποιημένος οργανισμός συντάσσει πιστοποιητικό συμμόρφωσης για τις εργασίες ελέγχου που διεξήγαγε.

9. Στη συνέχεια, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας συντάσσει δήλωση ΕΚ ελέγχου του συστήματος και την υποβάλλει στην εθνική εποπτική αρχή, συνοδευόμενη από τον αντίστοιχο τεχνικό φάκελο, που απαιτείται βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V*

**Προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 12**

1. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλει να εφαρμόζει μεθόδους υποβολής εκθέσεων εντός του οργανισμού, οι οποίες εξασφαλίζουν και αποδεικνύουν την αμεροληψία και την ανεξαρτησία κρίσης στις δραστηριότητες ελέγχου.

2. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου πραγματοποιεί τους ελέγχους με τη μέγιστη δυνατή επαγγελματική ακεραιότητα και τη μέγιστη δυνατή τεχνική αρτιότητα, καθώς και ότι είναι απαλλαγμένο από οποιεσδήποτε πιέσεις ή κίνητρα, ιδίως οικονομικού χαρακτήρα, τα οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κρίση ή τα αποτελέσματα των ελέγχων, ειδικά από άτομα ή ομάδες ατόμων που θίγονται από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

3. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό που του παρέχει τη δυνατότητα να εκτελεί σωστά τους απαιτούμενους ελέγχους.

4. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου διαθέτει έγκυρη τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση, ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων για τους ελέγχους που πρέπει να διενεργεί, επαρκή πείρα στις σχετικές εργασίες, καθώς και την ικανότητα που απαιτείται για να συντάσσει τις δηλώσεις, τα μητρώα και τις εκθέσεις που τεκμηριώνουν τη διενέργεια των ελέγχων.

5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει σε διαδικασίες ελέγχου είναι ικανό να εκτελεί τους ελέγχους με αμεροληψία. Η αμοιβή του εν λόγω προσωπικού δεν εξαρτάται από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί ή από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.