Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1079/2012

z dnia 16 listopada 2012 r.

ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 14)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 657/2013 z dnia 10 lipca 2013 r.	L 190	37	11.7.2013
►M2	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/2345 z dnia 14 grudnia 2016 r.	L 348	11	21.12.2016

▼B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1079/2012

z dnia 16 listopada 2012 r.

ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi w zakresie skoordynowanego wdrażania łączności głosowej powietrze-ziemia w oparciu o separację międzykanałową 8,33 kHz.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do wszystkich radiostacji pracujących w paśmie 117,975–137 MHz („pasmo VHF") przeznaczonym dla ruchomej trasowej służby lotniczej, w tym do systemów, ich części składowych i związanych z nimi procedur.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do systemów przetwarzania danych o locie, z których korzystają organy kontroli ruchu lotniczego świadczące usługi na rzecz ogólnego ruchu lotniczego, ich części składowych i związanych z nimi procedur.

3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do wszystkich lotów w ogólnym ruchu lotniczym w przestrzeni powietrznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO") w regionie Europy, gdzie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) za zapewnianie służb ruchu lotniczego odpowiadają państwa członkowskie.

4. Wymogi dotyczące konwersji separacji międzykanałowej nie mają zastosowania do przydziałów częstotliwości:

a) w przypadku których utrzymuje się separację międzykanałową 25 kHz na następujących częstotliwościach:

   (i) częstotliwość awaryjna (121,5 MHz);

   (ii) częstotliwość pomocnicza do celów operacji poszukiwawczo-ratunkowych (123,1 MHz);

   (iii) częstotliwości łącza cyfrowego VHF (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz i 136,975 MHz);

   (iv) częstotliwości systemu komunikacji ze statkami powietrznymi w oparciu o wiadomości i potwierdzenia odbioru (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz i 131,825 MHz);

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

▼B

b) w przypadku stosowania operacji z przesuniętą nośną przy separacji międzykanałowej 25 kHz.

5. Funkcja separacji międzykanałowej 8,33 kHz nie jest obowiązkowa w przypadku radiostacji przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie w ramach jednego lub większej liczby przydziałów częstotliwości, w przypadku których zachowana zostanie separacja międzykanałowa 25 kHz.

Artykuł 3

Definicje

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

1) „kanał” oznacza numeryczny wskaźnik stosowany w połączeniu z nastawieniem urządzenia łączności głosowej, co pozwala na jednoznaczne określenie stosownej częstotliwości radiowej i separacji międzykanałowej;

2) „separacja międzykanałowa 8,33 kHz” oznacza separację międzykanałową, w ramach której częstotliwości środkowe kanałów nominalnych oddzielone są odstępami wynoszącymi 8,33 kHz;

3) „radiostacja” oznacza dowolne wbudowane, przenośne lub ręczne urządzenie przeznaczone do przesyłania lub odbierania komunikatów w paśmie VHF;

4) „rejestr centralny” oznacza rejestr, w którym krajowy menedżer częstotliwości odnotowuje niezbędne informacje operacyjne, techniczne i administracyjne w odniesieniu do każdego przydziału częstotliwości zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 677/2011;

5) „konwersja na 8,33 kHz” oznacza zastąpienie przydziału częstotliwości zarejestrowanego w rejestrze centralnym i wykorzystującego separację międzykanałową 25 kHz przydziałem częstotliwości wykorzystującym separację międzykanałową 8,33 kHz;

6) „przydział częstotliwości” oznacza zezwolenie wydane przez państwo członkowskie na wykorzystywanie częstotliwości radiowej lub kanału częstotliwości radiowej zgodnie z określonymi warunkami do celów eksploatacji aparatów radiowych;

7) „operator” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo zajmujące się lub zamierzające zajmować się eksploatacją statków powietrznych;

8) „loty wykonywane zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością” oznaczają loty wykonywane zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością, określonymi w załączniku 2 do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. („konwencja chicagowska”);

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

▼B

10) „operacja z przesuniętą nośną” oznacza przypadek, w którym pojedynczy naziemny nadajnik nie jest w stanie zapewnić łączności na wyznaczonym obszarze operacyjnym oraz w którym – w celu zmniejszenia zakłóceń – sygnały z dwóch lub większej liczby nadajników naziemnych kompensuje się względem częstotliwości środkowej kanału nominalnego;

11) „pokładowe aparaty radiowe” oznaczają jedną radiostację lub większą ich liczbę znajdującą się na pokładzie statku powietrznego i wykorzystywaną przez upoważnionego członka personelu lotniczego podczas lotu;

12) „modernizacja radiostacji” oznacza wymianę radiostacji na inny model lub na radiostację o innym numerze części;

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

14) „organ kontroli ruchu lotniczego” („organ ATC”) oznacza ośrodek kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska;

15) „stanowisko pracy” oznacza wyposażenie i sprzęt techniczny, z którego korzysta członek personelu służb ruchu lotniczego („ATS”), wykonując zdania związane z jego zakresem obowiązków;

16) „radiotelefonia” oznacza formę łączności radiowej, służącą przede wszystkim do ustnej wymiany informacji;

17) „porozumienie o współpracy” oznacza porozumienie pomiędzy dwoma sąsiadującymi ze sobą jednostkami ATS, które określa sposoby koordynowania ich obowiązków w zakresie ATS;

18) „zintegrowany system wstępnego przetwarzania planu lotu” („IFPS”) oznacza system będący częścią europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, poprzez który, w ramach przestrzeni powietrznej objętej niniejszym rozporządzeniem, działa scentralizowany system przetwarzania i dystrybucji planów lotu, do którego zadań należy odbieranie, zatwierdzanie i dystrybucja planów lotu;

19) „państwowy transportowy statek powietrzny” oznacza stałopłatowy państwowy statek powietrzny przeznaczony do transportu osób lub towarów;

20) „operator portu lotniczego” oznacza organ zarządzający portu lotniczego zgodnie z definicją w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 95/93 ([1]);

21) „łączność kontroli operacji” oznacza łączność utrzymywaną przez operatorów statków powietrznych, którzy mają również wpływ na bezpieczeństwo przewozów lotniczych, regularność i efektywność lotów.

([1]) Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

▼B

Artykuł 4

Wymogi interoperacyjności i eksploatacyjne dla aparatów radiowych

1. Producenci radiostacji przeznaczonych do eksploatacji w paśmie VHF lub ich upoważnieni przedstawiciele, mający swoją siedzibę w Unii, dopilnowują, aby od dnia 17 listopada 2013 r. wszystkie wprowadzane do obrotu radiostacje posiadały funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy i inni użytkownicy lub właściciele radiostacji dopilnowują, aby wszelkie aparaty radiowe wprowadzane do eksploatacji od dnia 17 listopada 2013 r. posiadały funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

3. Państwa członkowskie dopilnowują, aby statki powietrzne, w odniesieniu do których indywidualne świadectwa zdatności do lotu lub indywidualne zezwolenia na lot wydawane są po raz pierwszy w Unii od dnia 17 listopada 2013 r. i w odniesieniu do których obowiązuje wymóg w zakresie aparatów radiowych, zostały wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

4. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy i inni użytkownicy lub właściciele radiostacji dopilnowują, aby od dnia 17 listopada 2013 r. radiostacje, które poddane zostają modernizacji, posiadały funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

5. Państwa członkowskie dopilnowują, aby najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. wszystkie radiostacje wyposażone były w funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz, z wyjątkiem naziemnych radiostacji eksploatowanych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

6. Oprócz funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz sprzęt, o którym mowa w ust. 1–5, umożliwia dostrajanie do kanałów z odstępami 25 kHz.

7. Użytkownicy lub właściciele naziemnych radiostacji posiadających funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz dopilnowują, aby jakość działania tych radiostacji oraz naziemnych części składowych nadajników/odbiorników była zgodna z normami ICAO określonymi w pkt 1 załącznika II.

8. Użytkownicy lub właściciele pokładowych aparatów radiowych posiadających funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz dopilnowują, aby jakość działania tych aparatów była zgodna z normami ICAO określonymi w pkt 2 załącznika II.

Artykuł 5

Obowiązki operatorów

1. Operator nie eksploatuje statku powietrznego powyżej wysokości FL 195, jeżeli pokładowe aparaty radiowe tego statku nie posiadają funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

▼B

2. Począwszy od dnia 1 stycznia 2014 r., operator nie eksploatuje statku powietrznego wykonującego loty zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w przestrzeni powietrznej klasy A, B lub C państw członkowskich określonych w załączniku I, chyba że jego pokładowe aparaty radiowe posiadają funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

3. W odniesieniu do wymogów dotyczących posiadania aparatu radiowego z funkcją separacji międzykanałowej 8,33 kHz, określonych w ust. 2, operator nie eksploatuje statku powietrznego wykonującego loty zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością w obszarach stosowania separacji międzykanałowej 8,33 kHz, chyba że jego pokładowe aparaty radiowe posiadają funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

4. Bez uszczerbku dla przepisów art. 2 ust. 5, od dnia 1 stycznia 2018 r. operator nie eksploatuje statku powietrznego w przestrzeni powietrznej, w której posiadanie radiostacji jest obowiązkowe, chyba że jego pokładowe aparaty radiowe posiadają funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

Artykuł 6

Wymogi dotyczące konwersji na 8,33 kHz

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby w sektorach o niższym poziomie na wysokości FL 195 lub powyżej niej wszystkie przydziały częstotliwości kanałów głosowych zostały przestawione na separację międzykanałową 8,33 kHz.

2. Jeśli w wyjątkowych sytuacjach nie można wykonać przepisów ust. 1, państwa członkowskie informują Komisję o przyczynach.

▼M1

3. Państwa członkowskie określone w załączniku I dokonują, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2014 r., konwersji na separację międzykanałową 8,33 kHz w liczbie odpowiadającej przynajmniej 25 % całkowitej liczby przydziałów częstotliwości 25 kHz figurujących w rejestrze centralnym i przypisanych do ośrodków kontroli obszaru („ACC”) w danym państwie członkowskim. Konwersji tych nie ogranicza się do przydziałów częstotliwości w ramach ACC, a ponadto nie obejmują one przydziałów częstotliwości na potrzeby łączności związanej z kontrolą operacyjną.

▼B

4. W ramach całkowitej liczby przydziałów częstotliwości 25 kHz w ACC danego państwa, o której mowa w ust. 3, nie uwzględnia się:

a) przydziałów częstotliwości, w ramach których korzysta się z operacji z przesuniętą nośną 25 kHz;

b) przydziałów częstotliwości, w ramach których utrzymuje się odstępy 25 kHz ze względów bezpieczeństwa;

c) przydziałów częstotliwości 25 kHz wykorzystywanych do utrzymywania łączności z państwowymi statkami powietrznymi.

5. Państwa członkowskie określone w załączniku I informują Komisję, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2013 r., o liczbie konwersji, których realizacja jest możliwa zgodnie z ust. 3.

▼B

6. Jeżeli osiągnięcie 25-procentowego celu określonego w ust. 3 i 4 nie jest możliwe, państwo członkowskie przedstawia – w informacji przekazywanej Komisji – uzasadnienie wyjaśniające, dlaczego nie osiągnięto celu 25 % i przedstawia alternatywny termin realizacji przedmiotowych konwersji.

7. Informacja przekazywana Komisji zawiera także wykaz przydziałów częstotliwości, w przypadku których przeprowadzenie konwersji jest niewykonalne, wraz z uzasadnieniem przyczyn tej niewykonalności.

8. Państwa członkowskie określone w załączniku I dopilnowują, aby od dnia 1 stycznia 2015 r. wszystkie przydziały częstotliwości na potrzeby łączności związanej z kontrolą operacyjną w rejestrze centralnym były przydziałami z separacją międzykanałową 8,33 kHz.

9. Jeżeli – z przyczyn technicznych – niemożliwe jest zapewnienie zgodności z ust. 8, państwa członkowskie przekazują Komisji informacje, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2014 r., o przydziałach częstotliwości na potrzeby łączności kontroli operacji, które nie zostaną objęte konwersją, oraz przedstawiają uzasadnienie dla zaniechania konwersji.

10. Państwa członkowskie dopilnowują, aby – najpóźniej do dnia 31 grudnia 2018 r. – wszystkie przydziały częstotliwości zostały objęte konwersją na separację międzykanałową 8,33 kHz, z wyjątkiem:

a) przydziałów częstotliwości, w ramach których utrzymuje się odstępy 25 kHz ze względów bezpieczeństwa;

b) przydziałów częstotliwości 25 kHz wykorzystywanych do utrzymywania łączności z państwowymi statkami powietrznymi.

Artykuł 7

Obowiązki instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dopilnowują, aby stosowane przez nie systemy łączności głosowej z separacją międzykanałową 8,33 kHz pozwalały na technicznie akceptowalną łączność pomiędzy kontrolerami i pilotami na wyznaczonym obszarze operacyjnym.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wdrażają procedury powiadamiania i wstępnej koordynacji do swoich systemów przetwarzania danych o locie zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1032/2006 ([1]) w następujący sposób:

a) informacje o dostępności funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz na danym locie przekazywane są między organami ATC;

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

▼B

b) informacje o dostępności funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz na danym locie są udostępniane na odpowiednim stanowisku pracy;

c) kontroler ma możliwość modyfikowania informacji o dostępności funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz na danym locie.

Artykuł 8

Procedury dodatkowe

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy i inni użytkownicy radiostacji dopilnowują, aby wszystkie sześć cyfr wskaźnika numerycznego było wykorzystywanych do identyfikacji kanału przekaźnikowego w łączności radiotelefonicznej, z wyjątkiem przypadków, w których piątą i szóstą cyfrą jest zero, kiedy to stosuje się wyłącznie pierwsze cztery cyfry.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy i inni użytkownicy radiostacji dopilnowują, aby stosowane przez nich procedury łączności głosowej powietrze-ziemia były zgodne z przepisami ICAO określonymi w pkt 3 załącznika II.

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dopilnowują, aby w porozumieniach o współpracy pomiędzy jednostkami ATS określono procedury obowiązujące w przypadku statków powietrznych wyposażonych oraz niewyposażonych w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

4. Wszyscy operatorzy i agenci występujący w ich imieniu dopilnowują, aby w polu 10 planu lotu dla statku powietrznego wyposażonego w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz wpisano literę „Y”.

5. Operatorzy i agenci występujący w ich imieniu dopilnowują, aby w przypadku planowania lotu w przestrzeni powietrznej, w której obowiązkowe jest posiadanie radiostacji z funkcją separacji międzykanałowej 8,33 kHz, w planie lotu dla statku powietrznego, który nie jest wyposażony w taki aparat, a któremu przyznano zwolnienie z obowiązku posiadania aparatu radiowego na pokładzie, zawarto odpowiednie oznaczenie.

6. W przypadku zmiany statusu lotu, jeśli chodzi o posiadanie funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz, operatorzy lub agenci występujący w ich imieniu wysyłają wiadomość o zmianie do IFPS, z właściwym oznaczeniem wpisanym w odpowiednim polu.

7. Menedżer sieci dopilnowuje, aby otrzymywane w planach lotu informacje o posiadaniu funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz były przetwarzane i dystrybuowane przez IFPS.

Artykuł 9

Rozwiązania dotyczące państwowych statków powietrznych

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby państwowe transportowe statki powietrzne, wykonujące loty powyżej wysokości FL 195, były wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

▼B

2. Jeżeli spełnienie wymogów ust. 1 uniemożliwiają ograniczenia związane z udzielaniem zamówień publicznych, państwa członkowskie dopilnowują, aby państwowe transportowe statki powietrzne, wykonujące loty powyżej wysokości FL 195, zostały wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz najpóźniej do dnia 31 grudnia 2012 r.

3. Państwa członkowskie dopilnowują, aby państwowe nietransportowe statki powietrzne, wykonujące loty powyżej wysokości FL 195, były wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

4. Państwa członkowskie mogą zezwolić na odstąpienie od spełnienia wymogów ust. 3 ze względu na:

a) istotne ograniczenia techniczne lub budżetowe;

b) ograniczenia związane z udzielaniem zamówień publicznych.

5. Jeżeli spełnienie wymogów ust. 3 uniemożliwiają ograniczenia związane z udzielaniem zamówień publicznych, państwa członkowskie dopilnowują, aby państwowe nietransportowe statki powietrzne, wykonujące loty powyżej wysokości FL 195, zostały wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.

6. Państwa członkowskie dopilnowują, aby nowe państwowe statki powietrzne, wchodzące do eksploatacji od dnia 1 stycznia 2014 r., były wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

7. Państwa członkowskie dopilnowują, aby od dnia 1 stycznia 2014 r., w przypadku przeprowadzania modernizacji radiostacji zamontowanych na pokładach państwowych statków powietrznych, nowe radiostacje zawsze posiadały funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

8. Państwa członkowskie dopilnowują, aby wszystkie państwowe statki powietrzne zostały wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz najpóźniej do dnia 31 grudnia 2018 r.

9. Bez uszczerbku dla krajowych procedur przekazywania informacji w sprawie państwowych statków powietrznych, państwa członkowskie przekazują Komisji – najpóźniej do dnia 30 czerwca 2018 r. – wykaz państwowych statków powietrznych, które nie mogą zostać wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz zgodnie z ust. 8, ze względu na:

a) istotne ograniczenia techniczne lub budżetowe;

b) ograniczenia związane z udzielaniem zamówień publicznych.

10. Jeżeli spełnienie wymogów ust. 8 uniemożliwiają ograniczenia związane z udzielaniem zamówień publicznych, państwa członkowskie informują Komisję – najpóźniej do dnia 30 czerwca 2018 r. – także o terminie wyposażenia przedmiotowych statków powietrznych w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz. Termin ten nie może być późniejszy niż 31 grudnia 2020 r.

11. Ustępu 8 nie stosuje się w odniesieniu do państwowych statków powietrznych, które zostaną wycofane z eksploatacji do dnia 31 grudnia 2025 r.

▼B

12. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego zapewniają obsługę samolotów państwowych niewyposażonych w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz, o ile istnieje możliwość bezpiecznej obsługi takich statków powietrznych w granicach możliwości systemu zarządzania ruchem lotniczym na częstotliwościach UHF lub w ramach przydziałów częstotliwości 25 kHz.

13. Państwa członkowskie publikują procedury obsługi państwowych statków powietrznych niewyposażonych w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz w krajowych zbiorach informacji lotniczych.

14. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego co roku informują państwa członkowskie, przez które zostały powołane, o planach obsługi państwowych statków powietrznych niewyposażonych w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz, uwzględniając ograniczone możliwości związane z procedurami, o których mowa w ust. 13.

Artykuł 10

Wymogi bezpieczeństwa

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki celem zapewnienia przeprowadzenia przez podmioty zainteresowane, przed wprowadzaniem wszelkich zmian w istniejących systemach, o których mowa w art. 2 ust. 1, lub przed wprowadzeniem nowych systemów, oceny bezpieczeństwa wraz z identyfikacją zagrożeń, oceną ryzyka i procesami ograniczania ryzyka. Podczas takiej oceny bezpieczeństwa wymogi określone w załączniku III są uznawane za minimalne.

Artykuł 11

Zgodność lub przydatność do stosowania części składowych

1. Przed wydaniem deklaracji WE o zgodności lub przydatności do stosowania na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, producenci części składowych systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, oceniają zgodność lub przydatność do stosowania tych części zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika IV do niniejszego rozporządzenia.

2. Jeżeli certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ([1]) dotyczy części składowych, uznaje się go za deklarację WE o zgodności lub przydatności do stosowania, jeśli obejmuje on wykazanie zgodności z obowiązującymi wymogami interoperacyjności, eksploatacyjnymi i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 12

Weryfikacja systemów

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które są w stanie wykazać lub już wykazały przed krajowym organem nadzoru, że spełniają wymogi przedstawione w załączniku V, przeprowadzają weryfikację systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1, zgodnie z wymogami określonymi w części C załącznika IV.

([1]) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

▼B

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

3. Jeżeli certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 dotyczy systemów, uznaje się go za deklarację WE o weryfikacji, jeśli obejmuje on wykazanie zgodności z obowiązującymi wymogami interoperacyjności, eksploatacyjnymi i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 13

Dodatkowe wymogi

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby wszystkie odpowiednie zainteresowane strony zostały należycie zaznajomione z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz właściwie przeszkolone na potrzeby wykonywanych przez nie zadań.

2. Menedżer sieci dopilnowuje, aby personel obsługujący IFPS wykorzystywany do planowania lotów został należycie zaznajomiony z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu oraz właściwie przeszkolony na potrzeby wykonywanych przez niego zadań.

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej:

a) opracowują i przechowują instrukcje operacyjne zawierające niezbędne wskazania i informacje umożliwiające stosowanie niniejszego rozporządzenia przez ich cały właściwy personel;

b) zapewniają dostępność i aktualizację instrukcji, o których mowa w lit. a), oraz dopilnowują, aby aktualizacja i rozprowadzanie tych instrukcji podlegały odpowiedniemu zarządzaniu jakością i dokumentacją;

c) zapewniają zgodność metod działania i procedur operacyjnych z niniejszym rozporządzeniem.

4. Menedżer sieci dopilnowuje, aby w ramach scentralizowanego systemu przetwarzania i dystrybucji planów lotu:

a) opracowano i przechowywano instrukcje operacyjne zawierające niezbędne wskazania i informacje umożliwiające stosowanie niniejszego rozporządzenia przez cały właściwy personel;

b) zapewniono dostępność i aktualizację instrukcji, o których mowa w lit. a), oraz dopilnowano, aby aktualizacja i rozprowadzanie tych instrukcji podlegały odpowiedniemu zarządzaniu jakością i dokumentacją;

c) zapewniono zgodność jego metod działania i procedur operacyjnych z niniejszym rozporządzeniem.

5. Operatorzy dopilnowują, aby personel obsługujący aparaty radiowe został należycie zaznajomiony z niniejszym rozporządzeniem, został odpowiednio przeszkolony w zakresie obsługi tych aparatów, oraz by – w miarę możliwości – stosowne instrukcje dostępne były w kabinie pilota.

▼B

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

Artykuł 14

Zwolnienia

1. W ramach przepisów art. 4 akapit pierwszy rozporządzenia Komisji (WE) nr 730/2006 ([1]), w przypadku lotów wykonywanych zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością, państwa członkowskie mogą przyznawać tymczasowe odstępstwa od obowiązku posiadania aparatu radiowego ustanowionego w art. 5 ust. 1 niniejszego rozporządzenia.

2. Państwa członkowskie mogą podejmować środki na szczeblu lokalnym, przyznając zwolnienia z obowiązku przestrzegania art. 4 ust. 5, art. 5 ust. 4 i art. 6 ust. 10 w przypadkach o ograniczonych skutkach dla sieci.

3. Państwa członkowskie podejmujące środki na szczeblu lokalnym, o których mowa w ust. 2, przedstawiają Komisji szczegółowe informacje uzasadniające konieczność wprowadzenia zwolnień najpóźniej 1 rok przed terminami określonymi w art. 4 ust. 5, art. 5 ust. 4 i art. 6 ust. 10.

4. W terminie 6 miesięcy od otrzymania od państw członkowskich szczegółowych informacji na podstawie ust. 3 oraz po przeprowadzeniu konsultacji z menedżerem sieci Komisja może dokonać przeglądu zwolnienia przyznanego na podstawie ust. 2, jeżeli jego skutki dla sieci nie są ograniczone.

Artykuł 15

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 1265/2007 traci moc.

Artykuł 16

Wejście w życie

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

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

([1]) Dz.U. L 128 z 16.5.2006, s. 3.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Państwa członkowskie, o których mowa w art. 5 i 6

Państwami członkowskimi, o których mowa w art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 3, art. 6 ust. 5 i art. 6 ust. 8, są:

— Niemcy,

— Irlandia,

— Francja,

— Włochy,

— Luksemburg,

— Węgry,

— Niderlandy,

— Austria,

— Wielka Brytania.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

▼M2

Przepisy ICAO, o których mowa w art. 4 i 8

1. Rozdział 2 „Ruchoma służba lotnicza”, punkt 2.1 „Charakterystyka systemu VHF łączności powietrze-ziemia” i punkt 2.2 „Charakterystyka systemu instalacji naziemnej”, część 2, tom III załącznika 10 do konwencji chicagowskiej (wydanie II – lipiec 2007 r. wraz z poprawką nr 90).

2. Rozdział 2 „Ruchoma służba lotnicza”, punkt 2.1 „Charakterystyka systemu VHF łączności powietrze-ziemia”, punkt 2.3.1 „Funkcja nadawcza” i punkt 2.3.2 „Funkcja odbiorcza” oprócz podpunktu 2.3.2.8 „VDL – Odporność na zakłócenia”, część 2, tom III załącznika 10 do konwencji chicagowskiej (wydanie II – lipiec 2007 r. wraz z poprawką nr 90).

3. Punkt 12.3.1.5 „Separacja międzykanałowa 8,33 kHz”, ICAO PANS-ATM, dok. 4444 (wydanie XV – 2007 r. wraz z poprawką nr 6).

▼B

ZAŁĄCZNIK III

Wymogi, o których mowa w art. 10, uwzględniane w ramach oceny bezpieczeństwa

1. W ramach oceny bezpieczeństwa uwzględnia się wymogi interoperacyjności i eksploatacyjne określone w art. 4 ust. 6, art. 4 ust. 7, art. 4 ust. 8, art. 7 ust. 1 i art. 7 ust. 2.

2. W ramach oceny bezpieczeństwa uwzględnia się wymogi dotyczące procedur dodatkowych określone w art. 8.

3. W ramach oceny bezpieczeństwa uwzględnia się rozwiązania dotyczące państwowych statków powietrznych określone w art. 9 ust. 13 i 14.

4. W ramach oceny bezpieczeństwa uwzględnia się wymogi wspierające przestrzeganie przepisów określone w art. 13 ust. 1, 2, 5 i 6.

5. W sytuacji, gdy przydział częstotliwości konwertowany jest na separację międzykanałową 8,33 kHz, państwa członkowskie dopilnowują, aby nowy przydział częstotliwości – zanim zostanie on zarejestrowany w rejestrze centralnym – poddawany był testom przez okres próbny odpowiedniej długości, podczas którego sprawdzana jest bezpieczna eksploatacja tego przydziału.

6. Państwa członkowskie dopilnowują, aby w ramach konwersji na separację międzykanałową 8,33 kHz uwzględniano wytyczne ICAO odnośnie do kryteriów planowania częstotliwości określonych w części II – „Kryteria planowania częstotliwości VHF w łączności powietrze-ziemia” w Podręczniku zarządzania częstotliwościami EUR – ICAO EUR dok. 011.

7. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dopilnowują, aby procedury obsługi statków powietrznych niewyposażonych w sprzęt posiadający funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz wykonujących loty w przestrzeni powietrznej, w której posiadanie radiostacji z funkcją separacji międzykanałowej 8,33 kHz jest obowiązkowe, zostały odpowiednio opublikowane i były odpowiednio stosowane.

8. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub organy zarządzające portem lotniczym dopilnowują, aby procedury obsługi pojazdów niewyposażonych w sprzęt posiadający funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz na obszarach portu lotniczego, na których wykorzystuje się separację międzykanałową 8,33 kHz, zostały odpowiednio opublikowane i były odpowiednio stosowane.

9. Państwa członkowskie prowadzące konwersję przydziałów częstotliwości na separację międzykanałową 8,33 kHz w dowolnej części podlegającej im przestrzeni powietrznej:

   a) dopilnowują, aby operatorzy statków powietrznych wykonujących loty w tej przestrzeni powietrznej zostali poinformowani o konieczności wyposażenia tych statków w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz;

   b) dopilnowują, aby członkowie personelu lotniczego korzystający – zgodnie z przepisami art. 2 ust. 5 – z radiostacji 25 kHz w przestrzeni powietrznej, w której posiadanie radiostacji z funkcją separacji międzykanałowej 8,33 kHz jest obowiązkowe, przeszli odpowiednie szkolenie;

   c) przeprowadzają ocenę bezpieczeństwa na szczeblu lokalnym przed dokonaniem konwersji, uwzględniając całość ruchu spodziewanego w danej przestrzeni powietrznej oraz potencjalne problemy wynikające w związku z systemami łączności głosowej stosowanymi we wszystkich sąsiednich przestrzeniach powietrznych.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

CZĘŚĆ A

Wymogi dotyczące oceny zgodności lub przydatności do stosowania części składowych, o których mowa w art. 11

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

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

CZĘŚĆ B

Moduł wewnętrznej kontroli produkcji

1. W niniejszym module opisano procedurę, za pomocą której producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający swoją siedzibę w Unii, wykonujący obowiązki określone w pkt 2, zapewnia i deklaruje, że dane części składowe spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający swoją siedzibę w Unii musi sporządzić pisemną deklarację o zgodności lub przydatności do stosowania zgodnie z pkt 3 załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

2. Producent musi założyć dokumentację techniczną określoną w pkt 4. On lub jego upoważniony przedstawiciel, mający swoją siedzibę w Unii, musi przechowywać tę dokumentację do dyspozycji właściwych krajowych organów nadzoru do celów kontrolnych oraz do dyspozycji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które wykorzystują przedmiotowe części składowe w swoich systemach, przez okres wygasający najwcześniej 10 lat od chwili wyprodukowania ostatniej części składowej. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający swoją siedzibę w Unii powiadamia państwa członkowskie o tym, gdzie i w jaki sposób można uzyskać dostęp do przedmiotowej dokumentacji technicznej.

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

4. W dokumentacji technicznej musi zostać wykazana zgodność części składowych z wymogami niniejszego rozporządzenia. Dokumentacja taka powinna obejmować, w stopniu wymaganym do przeprowadzenia oceny, konstrukcję, produkcję i eksploatację części składowych.

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

CZĘŚĆ C

Wymogi dotyczące weryfikacji systemów, o których mowa w art. 12 ust. 1

1. Weryfikacja systemów określonych w art. 2 ust. 1 wykazuje zgodność tych systemów z wymogami interoperacyjności, eksploatacyjnymi i bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia w środowisku oceny odzwierciedlającym otoczenie eksploatacyjne przedmiotowych systemów. W szczególności:

   — weryfikacja systemów łączności wykazuje, że w łączności głosowej – zgodnie z art. 4 – stosowana jest separacja międzykanałowa 8,33 kHz oraz że systemy łączności głosowej z separacją międzykanałową 8,33 kHz działają zgodnie z art. 4 ust. 7,

▼B

— weryfikacja systemów przetwarzania danych o locie wykazuje prawidłowe wdrożenie funkcji, o której mowa w art. 7 ust. 2.

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

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

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

— opisu wdrożenia,

— sprawozdania z kontroli i testów przeprowadzonych przed wprowadzeniem systemu do eksploatacji.

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

— określa odpowiednie środowisko oceny operacyjnej i technicznej, odzwierciedlające otoczenie eksploatacyjne,

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

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

— zapewnia spójność i jakość dokumentacji technicznej i planu testów,

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

— przeprowadza wyszczególnione w planie testów kontrole i testy,

— sporządza sprawozdanie przedstawiające wyniki kontroli i testów.

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

7. Po zakończeniu weryfikacji zgodności z wynikiem pozytywnym instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza deklarację WE o weryfikacji systemu i przedstawia tę deklarację krajowemu organowi nadzoru razem z dokumentacją techniczną, zgodnie z wymogami art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

CZĘŚĆ D

Wymogi dotyczące weryfikacji systemów, o których mowa w art. 12 ust. 2

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

— weryfikacja systemów łączności wykazuje, że w łączności głosowej – zgodnie z art. 4 – stosowana jest separacja międzykanałowa 8,33 kHz, oraz że systemy łączności głosowej z separacją międzykanałową 8,33 kHz działają zgodnie z art. 4 ust. 7,

▼B

— weryfikacja systemów przetwarzania danych o locie wykazuje prawidłowe wdrożenie funkcji, o której mowa w art. 7 ust. 2.

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

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

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

— opisu wdrożenia,

— sprawozdania z kontroli i testów przeprowadzonych przed wprowadzeniem systemu do eksploatacji.

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

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

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

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

— zapewnia spójność i jakość dokumentacji technicznej i planu testów,

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

— przeprowadza wyszczególnione w planie testów kontrole i testy,

— sporządza sprawozdanie przedstawiające wyniki kontroli i testów.

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

8. Po zakończeniu zadań weryfikacyjnych z wynikiem pozytywnym jednostka notyfikowana sporządza świadectwo zgodności w stosunku do wykonanych zadań.

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

▼B

ZAŁĄCZNIK V

Warunki, o których mowa w art. 12

1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ma obowiązek wdrożenia metod sprawozdawczych w ramach swojej organizacji, gwarantujących i wykazujących bezstronność i niezależność osądu w stosunku do czynności weryfikacyjnych.

2. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi dopilnować, aby personel uczestniczący w procesie weryfikacji przeprowadzał kontrole z jak największą uczciwością zawodową oraz prezentując możliwie najwyższe kwalifikacje techniczne, a także aby personel taki nie działał pod presją ani nie był w żaden sposób motywowany, szczególnie finansowo, w sposób mogący mieć wpływ na osąd sytuacji lub wyniki przeprowadzanych kontroli, w szczególności przez osoby lub grupy osób, dla których wyniki tej kontroli mają istotne znaczenie.

3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi dopilnować, aby personel uczestniczący w procesach weryfikacji miał dostęp do sprzętu umożliwiającego właściwe przeprowadzenie wymaganych kontroli.

4. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi dopilnować, aby personel uczestniczący w procesach weryfikacji przeszedł solidne szkolenie techniczne i zawodowe, posiadał zadowalającą wiedzę na temat wymogów przeprowadzanych weryfikacji, odpowiednie doświadczenie w przeprowadzaniu takich działań oraz umiejętności niezbędne do sporządzania deklaracji, notatek i sprawozdań na dowód przeprowadzenia weryfikacji.

5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi dopilnować, aby personel uczestniczący w procesach weryfikacji był zdolny do bezstronnego przeprowadzania kontroli. Wynagrodzenie takiego personelu nie jest uzależnione od ilości przeprowadzonych kontroli ani od wyników tych kontroli.