

**Регулатива бр. 1265/2007 (ЕЗ) на Комисијата
од 26 октомври 2007 година
која ги утврдува барањата за растојанието помеѓу говорните канали воздух-земја
за единственото Европско небо
(Текст со важност за ЕЕО)**

КОМИСИЈАТА НА ЕВРОПСКИТЕ ЗАЕДНИЦИ,

Имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр.552/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година за интероперабилност на Европската мрежа за управување со воздушниот сообраќај (Регулатива за интероперабилност) [¹], а особено член 3(1) од истата,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр.549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година со која се утврдува рамката за создавање на единствено Европско небо (Рамковна регулатива) [²], а особено член 8(2) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Зголемувањето на нивото на воздушниот сообраќај во рамките на Европската мрежа за управување со воздушниот сообраќај (во понатамошниот текст ЕМУВС) бара зголемување на капацитетот за управување со воздушниот сообраќај. Тоа доведе до барање за оперативни подобрувања – како повторна распределба на воздушното растојание – што, од своја страна, доведе до барање за распределување дополнителни VHF канали.

(2) Поради тешкотиите при задоволувањето на барањето за доделување VHF канали во појасот од 117,975 до 137 MHz за аеронаутичка мобилна радиокомуникација – и земајќи ги предвид ограничувањата за зголемување на доделениот спектар и/или повторно користење на фреквенцијата – Меѓународната организација за цивилна авијација (во понатамошниот текст ИЦАО) одлучи да го намали растојанието помеѓу каналите од 25 до 8,33 kHz.

(3) Согласно одлуките на ИЦАО донесени во 1994 и 1995 година, растојанието од 8,33 kHz помеѓу каналите беше воведено над нивото на лет (во понатамошниот текст НЛ) 245 во регионот EUR на ИЦАО во октомври 1999 година. На почетокот, седум држави воведоа задолжителна опременост со ваква радиоопрема со способност за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите во авионите, а од октомври 2002 година уште 23 држави ја воведоа задолжителната опременост.

(4) Согласно предвиденото зголемување на барањата за доделување VHF канали, ИЦАО одлучи во 2002 година да продолжи со спроведување на растојанието од 8,33 kHz помеѓу каналите под НЛ 245, и побара Европската организација за безбедна воздушна пловидба (Евроконтрол) да раководи со спроведувањето. Следствено, Постојаната комисија на Евроконтрол препорача да се продолжи со спроведување на растојание од 8,33 kHz меѓу каналите над НЛ 195 во регионот EUR на ИЦАО од 15 март 2007 година.

(5) Порастот на сообраќајот се очекува да продолжи и во наредните години, вклучувајќи понатамошни барања за дополнителни VHF канали. Затоа, воведувањето на растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите над НЛ 195 треба да се смета како прв чекор кој треба да се процени за можно навремено проширување, врз основа на соодветна процена на оперативното, безбедносното и економското влијание.

(6) Евроконтрол има мандат, согласно членот 8(1) од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004, да изготви барања за координираното воведување говорна комуникација воздух-земја врз основа на намалено

¹ Сл. весник L 96, 31.3.2004 година, стр. 26

² Сл. весник L 96, 31.3.2004 година, стр. 1.

растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите. Оваа Регулатива се заснова врз основа на извештајот од тој мандат од 12 октомври 2006 година.

(7) Со цел да се обезбеди интероперабилност, говорните комуникациски системи со 8,33 kHz, земјени и авионски, треба да бидат во согласност со заедничките минимални барања за работните карактеристики.

(8) Еднообразната примена на посебните постапки во рамките на воздушниот простор на единственото Европско небо е суштинска за постигнување интероперабилност и беспрекорно работење.

(9) Информациите за тоа дали авионот има способност за канално растојание од 8,33 kHz треба да бидат вклучени во планот на летање, да се обработат и да се пренесат помеѓу единиците за контрола на воздушниот сообраќај.

(10) Оваа Регулатива не треба да покрие воени операции и обуки, како што е наведено во член 1(2) од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004.

(11) Земјите-членки во општа изјава за воените прашања во врска со единственото Европско небо [³] изјавија дека ќе соработуваат една со друга, земајќи ги предвид националните воени барања, со цел сите корисници на воздушниот простор целосно и еднообразно да го применат концептот на флексибилно користење на воздушниот простор во сите земји-членки. За таа цел, сите корисници на воздушниот простор треба да ја воведат говорната комуникација воздух-земја на намалено растојание помеѓу каналите од 8,33 kHz.

(12) Управувањето со државните летала како дел од општиот воздушен сообраќај, кои не располагаат со опрема за канално растојание од 8,33 kHz, може да доведе до зголемен обем на работа за контролата на воздушниот сообраќај и да има негативно влијание врз капацитетот и нивото на безбедност на ЕМУВС. Со цел ваквото влијание да се сведе на минимум, најголемиот можен број од државните летала треба да се опремени со радиоопрема со можност за канално растојание од 8,33 kHz.

(13) Транспортните државни летала претставуваат најголема категорија државни летала кои се дел од општиот воздушен сообраќај во воздушниот простор каде се применува оваа Регулатива. Според тоа, осигурувањето дека секое државно летало има радиоопрема со можност за растојание меѓу каналните од 8,33 kHz треба да биде приоритет.

(14) Пречките од техничка или финансиска природа можат да ги спречат земјите-членки да опремаат одредени категории државни летала со радиоопрема со можност за канално растојание од 8,33 kHz. Комисијата треба да биде информирана за таквите случаи.

(15) Давателите на услуги за воздушна навигација треба да утврдат планови за управување со државните летала кои не можат да се опремаат со радиоопрема со можност за канално растојание од 8,33 kHz, со цел да се задржи нивото на безбедност.

(16) Со цел да се задржи или да се зајакне нивото на безбедност на работењето, од земјите-членки се бара да се осигураат дека засегнатите страни спроведуваат процена на безбедноста, вклучувајќи идентификување на опасности, процена на ризик и процеси на ублажување. Усогласеното спроведување на овие процеси во системите кои ги покрива оваа Регулатива бара идентификување на посебните безбедносни барања за сите барања за интероперабилност и успешно работење.

(17) Во согласност со членот 3(3) (г) од Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004, правилата за спроведување за интероперабилноста треба да опишуваат посебни процедури за процена на сообразноста кои треба да

³ Сл. весник L 96, 31.3.2004 година, стр. 9.

се користат за процена на сообразноста или соодветноста за употреба на составните елементи, како и верификација на системите.

(18) Нивото на зрелост на пазарот за составните елементи за кои се применува оваа Регулатива е такво што нивната сообразност или соодветност за употреба може задоволително да се процени преку внатрешна производствена контрола, користејќи ги процедурите врз основа на Модулот А од Анексот кон Директивата 93/465/ЕЕЗ на Советот од 22 јули 1993 година, за модулите за разните фази на процедурите за процена на сообразноста и правилата за припишување и употреба на обележјата за сообразност со СЕ, кои се наменети за употреба во Директивите за техничко усогласување [4].

(19) Мерките предвидени во оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за Единствено небо, утврден со членот 5(1) од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет и опсег на примена

1. Оваа Регулатива ги утврдува барањата за координирано воведување на говорната комуникација воздух-земја врз основа на растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите.
2. Оваа Регулатива се применува за системите за говорна комуникација воздух-земја врз основа на растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите во рамките на појасот од 117,975–137 MHz за аеронаутички услуги за мобилна радиокомуникација, нивните составни елементи и поврзаните процедури, и на системите за обработка на податоците за летањето кои ги користат единиците за контрола на воздушниот сообраќај – даватели на услуги во општиот воздушен сообраќај, нивните составни елементи и поврзани процедури.
3. Оваа Регулатива се применува за сите летови кои се водат како општ воздушен сообраќај над НЛ 195, во рамките на воздушниот простор на регионот EUR на ИЦАО, каде што земјите-членки се одговорни за обезбедување услуги во воздушниот сообраќај, во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и на Советот [5], со исклучок на член 4 кој се однесува и под НЛ 195.
4. Во рамките на првиот став на член 4 од Регулативата (ЕЗ) бр. 730/2006 на Комисијата [6], земјите-членки може да издадат отстапување од одговорностите за авионскиот превоз, предвидени во оваа Регулатива, за летови управувани според правилата за визуелни летови.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа Регулатива ќе се применуваат дефинициите во член 2 од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004.

Исто така, ќе се применуваат следниве дефиниции:

1. „растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите“ значи растојание од 8,33 kHz помеѓу соседни канали;

⁴ Сл. весник L 220, 30.8.1993 година, стр. 23.

⁵ Сл. весник L 96, 31.3.2004 година, стр. 10.

⁶ Сл. весник L 128, 16.5.2006 година, стр. 3.

2. „канал“ значи нумеричка ознака која се користи заедно со опремата за штелување на говорната комуникација, што овозможува единствена идентификација на применливата радиокомуникациска фреквенција и растојанието помеѓу каналите;
3. „единица за контрола на воздушен сообраќај“ (во понатамошниот текст единица за КВС) значи, согласно случајот, областен контролен центар, единица за контрола на пристап или контролната кула на аеродромот;
4. „областен контролен центар“ (во понатамошниот текст АСС) значи единица формирана за обезбедување на контрола на воздушниот сообраќај на контролираните летови во контролните области кои се во негова надлежност;
5. „летови управувани според правилата за визуелни летови“ (во понатамошниот текст VFR летови) значи секој лет управуван според правилата за визуелни летови, дефинирани во Анексот 2 [7] кон Конвенцијата за меѓународна цивилна авијација во Чикаго 1994 година;
6. „доделување VHF“ значи доделување на VHF фреквенции на аеронаутички служби за целите на управувањето со опремата за говорна комуникација;
7. „систем за фреквенциски офсет на носител“ значи систем кој се користи во ситуации кога радиопокриеноста не може да се обезбеди само со комбинација на еден предавател и примател и кога, со цел минимизирање на проблемите со пречки, сигналите се поместуваат од главната носечка фреквенција;
8. „зададено работно покривање“ значи волумен на воздушен простор каде се обезбедува посебна услуга и каде услугата има заштита на фреквенцијата;
9. „оператор“ значи лице, организација или претпријатие ангажирано, или се нуди да биде ангажирано во воздушен сообраќај;
10. „работна позиција“ значи мебел и техничка опрема каде член на воздухопловните служби ги извршува задачите поврзани со неговата работа;
11. „радиотелефонија“ значи форма на радиокомуникација првенствено наменета за размена на информации во вид на говор;
12. „писмо за договор“ значи договор помеѓу две соседни единици на КВС кој прецизира како да се координираат нивните соодветни одговорности;
13. „интегриран систем за првобитна обработка на планот за летање“ (во понатамошниот текст IFPS) значи систем во рамките на Европската мрежа за управување со воздушен сообраќај преку кој се обезбедува обработка на планот за летање и дистрибуција, справување со приемот, потврдување и дистрибуцијата на плановите за летање во рамките на воздушниот простор кој го покрива оваа Регулатива;
14. „државно летало“ значи секое летало кое се користи од страна на војската, царината и полицијата;
15. „транспортно државно возило“ значи државно летало со фиксни крила наменето за превоз на лица и/или товар.

⁷ 10то издание – јули 2005 година — www.icao.int

Барања за интероперабилност и успешно работење

1. Без да се доведе во прашање членот 5, најдоцна до 15 март 2008 година, операторите треба да се осигураат дека нивните летала се опремени со радиоопрема со можност за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите.
2. Покрај можноста за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите, опремата наведена во став 1 треба да може да се приспособи за канали за растојание од 25 kHz, и да работи во средина која користи фреквенциски офсет на носителот.
3. Давателите на навигациски услуги гарантираат дека најдоцна до 3 јули 2008 година, сите доделени VHF фреквенции за говорна комуникација се претворени во растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите за секторите со пониско ниво или над НЛ 195.
4. Став 3 не се применува за сектори каде што се користи фреквенциски офсет систем на носител од 25 kHz.
5. Земјите-членки ги преземаат сите неопходни мерки за да се осигураат дека давателите на аеронавигациски услуги се известени за соодветните доделени VHF фреквенции.
6. Давателите на аеронавигациски услуги ќе ги воведат VHF фреквенциите наведени во став 5. Доколку една земја-членка не може да постапи во согласност со став 3 поради исклучителни околности треба да ја извести Комисијата за причините.
7. Давателите на аеронавигациски услуги ќе се осигураат дека нивните системи за говорна комуникација од 8,33 kHz работат во согласност со стандардите на ИЦАО наведени во Анекс I(1).
8. Давателите на аеронавигациски услуги ќе се осигураат дека нивните системи за говорна комуникација од 8,33 kHz дозволуваат оперативно прифатлива говорна комуникација помеѓу контролорите и пилотите во рамките на назначеното оперативно покривање.
9. Давателите на аеронавигациски услуги ќе се осигураат дека работните карактеристики на составниот елемент предавател/примател на земја, инсталиран во системите за говорна комуникација од 8,33 kHz, се во согласност со стандардите на ИЦАО наведени во Анекс I(1), а кои се однесуваат на стабилноста на фреквенцијата, модулацијата, чувствителноста, ефективното прифаќање во појасот и одбивање на соседните канали.
10. Операторите ќе се осигураат дека работните карактеристики на системите за говорна комуникација од 8,33 kHz, инсталирани внатре во нивните летала со примената на став 1, се во согласност со стандардите на ИЦАО наведени во Анекс I(2).
11. Документот на Европската организација за опрема за цивилна авијација (Еурцае) наведен во Анекс I(3) ќе се смета за доволно средство за усогласеност во однос на барањата за стабилноста на фреквенцијата, модулацијата, чувствителноста, ефективното прифаќање во појасот и одбивањето на соседни канали идентификувани во стандардите на ИЦАО наведени во Анекс I(2).
12. Давателите на аеронавигациски услуги ќе ги спроведат процесите за известување и почетна координација во своите системи за обработка на податоците за летовите во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 1032/2006 на Комисијата [⁸], како што следува:

⁸ Сл. весник L 186, 7.7.2006 година, стр. 27.

(а) информациите за можноста за канално растојание од 8,33 kHz на летот ќе се пренесуваат помеѓу единиците на КВС;

(б) информациите за можноста за канално растојание од 8,33 kHz на летот ќе бидат достапни за соодветните работни места;

(в) контролорот ќе има средства за менување на информациите за можноста за канално растојание од 8,33 kHz на летот.

Член 4

Поврзани постапки

1. Давателите на аеронавигациски услуги и операторите ќе се осигураат дека сите шест цифри на нумеричката ознака се користат за идентификување на каналот на пренос во радиотелефонски комуникации во VHF фреквенции, освен во случаите кога и петтата и шестата цифра се нула, и во тој случај ќе се користат само првите четири цифри.

2. Давателите на аеронавигациски услуги ќе се осигураат дека нивните процедури за говорната комуникација воздух-земја се во согласност со стандардите на ИЦАО наведени во Анекс I(4).

3. Давателите на аеронавигациски услуги ќе се осигураат дека процедурите кои се применуваат за летала со радиоопрема за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите и за летала без таква опрема се прецизирани во писма за договор помеѓу АСС.

4. Операторите кои управуваат со летовите наведени во член 1(3) над НЛ 195 и нивните застапници ќе се осигураат дека покрај буквата Y и/или друга буква, како што е соодветно, ќе се додаде и буквата Y во ставката 10 на планот за летање за летала со радиоопрема со можност за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите, или ќе се вметне индикаторот STS/EXM833 во ставката 18 за леталата без таква опрема, а на кои им било дозволено ослободување од задолжителното носење опрема. Леталата кои вообичаено можат да бидат управувани над НЛ 195 и се опремени со радиоопрема со можност за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите, но планираат да летаат под ова ниво, ќе ја вметнат буквата Y во ставката 10 од планот за летање.

5. Во случај на промена на статусот за можност за канално растојание од 8,33 kHz за летот, операторите или нивните застапници ќе испратат порака за измена до IFPS со соодветниот индикатор внесен во релевантната ставка.

6. Земјите-членки ќе ги преземат потребните мерки за да се осигураат дека IFPS ги обработува и ги дистрибуира добиените информации за можноста за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите вклучени во планот за летање.

Член 5

Државни летала

1. Земјите-членки ќе се осигураат дека транспортните државни летала се опремени со радиоопрема со можност за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите најдоцна до 3 јули 2008 година.

2. Не доведувајќи ги во прашање националните постапки за пренос на информациите за државните летала, а најдоцна до 3 јануари 2008 година, земјите-членки ќе ја известат Комисијата за списокот на транспортни државни летала без радиоопрема со можност за растојание од 3 kHz помеѓу каналите во согласност со став 1, поради:

(а) повлекување од употреба до 31 декември 2010 година;

(б) пречки поврзани со договорот за набавка.

Во случај на несогласување со став 1 поради пречки поврзани со набавката, земјите-членки, исто така, ќе ја известат Комисијата најдоцна до 3 јануари 2008 година за датумот до кога ќе бидат опремени засегнатите летала со радиоопрема со можност за растојание од 1 kHz помеѓу каналите. Тој датум нема да биде подоцна од 31 декември 2012 година.

3. Земјите-членки ќе се осигураат дека транспортните државни летала се опремени со радиоопрема со можност за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите најдоцна до 31 декември 2009 година.

4. Не доведувајќи ги во прашање националните постапки за пренос на информациите за државните летала, а најдоцна до 30 јуни 2009 година, земјите-членки ќе ја известат Комисијата за списокот на нетранспортни државни летала без радиоопрема со можност за растојание од 3 kHz помеѓу каналите во согласност со став 3, поради:

(а) несовладливи пречки од техничка или буџетска природа;

(б) повлекување од употреба до 31 декември 2010 година;

(в) пречки поврзани со договорот за набавка.

Во случај на несогласување со став 3 поради пречки поврзани со набавката, земјите-членки, исто така, ќе ја известат Комисијата најдоцна до 30 јуни 2009 година за датумот до кога ќе бидат опремени засегнатите летала со радиоопрема со можност за растојание од 1 kHz помеѓу каналите. Тој датум нема да биде подоцна од 31 декември 2015 година.

5. Давателите на аеронавигациски услуги ќе се осигурат дека државните летала без радиоопрема за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите може да се прилагодат, под услов тие да можат да се управуваат безбедно во рамките на границите на можностите на системот за управување со воздушниот сообраќај на UHF или 25 kHz VHF фреквенции.

6. Земјите-членки ги објавуваат процедурите кои се применуваат за државни летала без радиоопрема за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите во националните аеронавигациски информативни публикации.

7. Давателите на услуги во воздушниот сообраќај на годишна основа ја известуваат земјата-членка што ги назначила за нивните планови за управување со државни летала без радиоопрема за растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите кои се дефинирани, земајќи ги предвид границите на можностите поврзани со процедурите наведени во став 6.

Член 6

Безбедносни барања

Земјите-членки ги преземаат потребните мерки за обезбедување дека за секоја промена на постоечките системи, наведени во членот 1(2), или за воведувањето нови системи, претходно била спроведена процена на безбедноста од страна на засегнатите страни, вклучувајќи идентификација на опасностите, процена на ризикот и олеснување.

За време на процената на безбедноста, безбедносните барања наведени во Анекс II се земени предвид како минимум.

Член 7

Сообразност и соодветност за употреба на составните елементи

1. Пред да издадат декларација на ЕЗ за сообразност и соодветност за употреба, наведена во член 5 од Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004, производителите на составните елементи на системите, наведени во членот 1(2), вршат процена на сообразноста и соодветноста за употреба во согласност со барањата утврдени во Анекс III, дел А кон оваа Регулатива, не доведувајќи го во прашање став 2.

2. Процесите за сертификање на пловноста во согласност со Регулацијата (ЕЗ) бр. 1592/2002 на Европскиот парламент и на Советот⁹, кога се применуваат за составните делови на системите во авионот, наведени во член 1(2), се сметаат за прифатливи процедури за проценка на сообразноста и соодветноста за употреба на овие составни елементи доколку вклучуваат демонстрирање на усогласеноста со барањата за интероперабилност, работни карактеристики и безбедност на оваа Регулација.

Член 8

Верификација на системи

1. Давателите на аеронавигациски услуги, кои можат да покажат или покажале дека ги задоволуваат условите утврдени во Анекс IV, вршат верификација на системите наведени во член 1(2) во согласност со барањата утврдени во Анекс III, дел В.

2. Давателите на аеронавигациски услуги, кои не можат да покажат дека ги задоволуваат условите утврдени во Анекс IV, вршат верификација на системите наведени во член 1(2). Оваа верификација се врши во согласност со барањата утврдени во Анекс III, дел Г.

Член 9

Дополнителни барања

1. Давателите на аеронавигациски услуги ќе се осигураат дека сите поврзани вработени лица се доследно запознаени со барањата утврдени во оваа Регулација и дека тие се соодветно обучени за нивните работни функции.

2. Земјите-членки ги преземаат сите потребни мерки за да се осигури дека кадарот кој работи со IFPS, вклучен во планирањето на летот, е доследно запознаен со барањата утврдени во оваа Регулација и дека е соодветно обучен за нивните работни функции.

3. Давателите на аеронавигациски услуги:

(а) изготвуваат и одржуваат прирачници за работење кои ги содржат потребните инструкции и информации за да овозможи соодветниот кадар да ја применува оваа Регулација;

(б) осигуруваат прирачниците наведени во точка (а) да бидат достапни и ажурирани, и нивното ажурирање и дистрибуирање подлежи на соодветно управување со квалитетот и конфигурацијата на документацијата;

(в) осигуруваат дека работните методи и оперативни процедури се во согласност со оваа Регулација.

4. Земјите-членки ќе ги преземат потребните мерки за да се осигураат дека службата за централизирана обработка на планирањето на летањето и дистрибуцијата:

(а) изготвува и одржува прирачници за работење кои ги содржат потребните инструкции и информации за да овозможи соодветниот кадар да ја применува оваа Регулација;

(б) осигурува прирачниците наведени во точка (а) да бидат достапни и ажурирани, и нивното ажурирање и дистрибуирање подлежи на соодветно управување со квалитетот и конфигурацијата на документацијата;

(в) осигурува дека работните методи и оперативни процедури се во согласност со оваа Регулација.

⁹ Сл. весник L 240, 7.9.2002 година, стр. 1.

5. Операторите утврдени во членот 3(1) ги преземаат сите потребни мерки за да се осигураат дека кадарот кој ракува со радиоопремата е доследно запознаен со оваа Регулатива, дека тие се соодветно обучени за нивните работни функции и дека инструкциите се достапни во пилотската кабина, каде што е изводливо.

6. Земјите-членки ги преземаат сите мерки за да се осигури усогласеноста со оваа Регулатива, вклучувајќи објавување на релевантните информации во националните авионаутички информативни публикации.

Член 10

Влегување во сила

Оваа Регулатива влегува во сила на 20-тиот ден од нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 26 октомври 2007 година.

За Комисијата

Жак Баро

Потпретседател

АНЕКС I

Стандарди и одредби наведени во членовите 3 и 4

1. Поглавје 2 „Аеронаутичка мобилна служба“, Оддел 2.1 „Карактеристики на системот за комуникација воздух-земја на VHF фреквенции“ и Оддел 2.2 „Системски карактеристики на инсталациите на земја“ на ИЦАО Анекс 10, Книга III, дел 2 (прво издание – јули 1995 година, вклучувајќи го Амандманот бр. 80).
2. Поглавје 2 „Аеронаутичка мобилна служба“, Оддел 2.1 „Карактеристики на системот за комуникација воздух-земја на VHF фреквенции“ и Оддел 2.3.1 „Функција на пренос“ и Оддел 2.3.2 „Функција на примање“ со исклучок на пододделот 2.3.2.8 „VDL – Отпорност на пречки“ на ИЦАО Анекс 10, Книга III, дел 2 (прво издание – јули 1995 година, вклучувајќи го Амандманот бр. 80).
3. Спецификација на минималните работни карактеристики на Еуроцае за опремата примател-предавател на VHF фреквенции во авион која работи во фреквенциски опсег од 117,975-137,000 MHz, Документ ED-23B, Амандман 3, декември 1997 година.
4. Оддел 12.3.1.4 „Растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите“ на ИЦАО PANS-ATM Док. 4444 (14-то издание – 2001 година, вклучувајќи го Амандманот бр.4).

АНЕКС II

Безбедносни барања наведени во член 6

1. Барањата за интероперабилност и работни карактеристики наведени во членот 3(1) се сметаат за безбедносни барања.
2. Барањата на поврзаните процедури наведени во членот 4(1) и (2) се сметаат за безбедносни барања.
3. Барањата за државните летала наведени во членот 5(1), (3), (5) и (7) се сметаат за безбедносни барања.
4. Барањата во врска со усогласеноста наведени во членот 9(1), (3), (5) и (6) се сметаат за безбедносни барања.
5. Давателите на аеронавигациски услуги ќе осигураат дека интерфејсот човек-машина на контролорот за приказот на канали на VHF фреквенции е конзистентен со радиотелефонските процедури за VHF фреквенции.
6. Давателите на аеронавигациски услуги го проценуваат влијанието на леталото во спуштање кое нема радиоопрема со растојание од 8,33 kHz помеѓу каналите под НЛ 195, земајќи ги предвид факторите како минималните височини безбедни за прелет, и определуваат дали се потребни модификации на капацитетот на секторот или градбата/структурите на воздушниот простор.
7. Пред координирањето во Табелата COM2 на ИЦАО Док. 7754, земјите-членки ќе се осигураат дека префрлањето од 25 на 8,33 kHz ќе се спроведува во пробен период од најмалку четири недели, и за тоа време ќе се верификува безбедноста на функционирањето.
8. Земјите-членки ќе се осигураат дека при префрлањето од 25 на 8,33 kHz ќе се почитуваат критериумите на ИЦАО за планирање на фреквенциите опишани во дел II – „Критериуми за планирање на распределувањето на VHF фреквенциите за комуникација воздух-земја“ на Прирачникот за управување со фреквенциите во регионот EUR – ИЦАО EUR Док. 011 (2005).

АНЕКС III

ДЕЛ А

БАРАЊА ЗА ПРОЦЕНА ЗА СООБРАЗНОСТ ИЛИ СООДВЕТНОСТ ЗА УПОТРЕБА НА СОСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ НАВЕДЕНИ ВО ЧЛЕН 7

1. Активностите за верификација ја докажуваат сообразноста на составните елементи со барањата за работните карактеристики на оваа Регулатива, или нивната соодветност за употреба кога овие елементи работат во тест-средина.
2. Примената на модулот опишан во Дел Б од страна на производителот се смета за соодветна процедура за проценка на сообразноста за да се гарантира и за да се изјави дека составните делови се соодветни. Еквивалентни или построги процедури се, исто така, овластени.

ДЕЛ Б

МОДУЛ ЗА ВНАТРЕШНА КОНТРОЛА НА ПРОИЗВОДСТВОТО

1. Овој модул ги опишува постапките со кои производителот или неговиот овластен претставник основан во рамките на Заедницата, кој ги извршува обврските утврдени во став 2, осигурува и изјавува дека предметните составни елементи ги задоволуваат применливите барања од оваа Регулатива. Производителот или неговиот овластен претставник, основан во рамките на Заедницата, мора да изготви декларација за сообразност или соодветност за употреба во согласност со Анекс III (3) кон Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004.
2. Производителот мора да води техничка документација опишана во став 4, и производителот или неговиот овластен претставник основан во рамките на Заедницата мора да ја водат документацијата за период кој завршува најмалку десет години по производството на последниот составен елемент, а истата да им биде достапна на релевантните национални надзорни органи за контрола и да им биде достапна на давателите на аеронавигациски услуги кои ги вградиле тие составни делови во своите системи. Производителот или неговиот овластен претставник што е регистриран во рамките на Заедницата ќе ги известат земјите-членки каде и како може да биде достапна горенаведената техничка документација.
3. Во случај производителот да не е основан во рамките на Заедницата, назначува лице/лица што ќе ги пласира составните елементи на пазарот во Заедницата. Производителот или неговиот овластен претставник што е регистриран во рамките на Заедницата ќе ги известат земјите-членки каде и како може да биде достапна горенаведената техничка документација.
4. Техничката документација мора да обезбедува проценка на сообразноста на составните елементи со барањата од оваа Регулатива. Оваа техничка документација, во рамките на таквата проценка, мора да ги вклучува проектирањето, производството и функционирањето на составните елементи.
5. Производителот или неговиот овластен претставник мора да чуваат примерок од декларацијата за сообразност или соодветност за употреба со техничката документација.

ДЕЛ В

БАРАЊА ЗА ВЕРИФИКАЦИЈАТА НА СИСТЕМИТЕ НАВЕДЕНИ ВО ЧЛЕН 8(1)

1. Верификацијата на системите наведени во членот 1(2) ја докажува сообразноста на овие системи со барањата за интероперабилност, работните карактеристики и безбедносните барања од оваа Регулатива во средина за проценка која го одразува оперативниот контекст на овие системи. Особено:
 - верификацијата на системите за комуникација воздух-земја ќе докаже дека растојанието од 8,33 kHz помеѓу каналите се користи за говорните комуникации воздух-земја на VHF фреквенции во

согласност со членот 3 (3) и работните карактеристики на системите за говорна комуникација на 8,33 kHz се во согласност со членот 3(7),

- верификацијата на системите за обработка на податоците за летовите докажува дека функционалноста опишана во членот 3(12) е соодветно спроведена.

2. Верификацијата на системите наведени во членот 1(2) се изведува во согласност со соодветните и признаени практики за тестирање.

3. Средствата за тестирање користени за верификацијата на системите, наведени во членот 1(2), имаат соодветни функционалности.

4. Верификацијата на системите наведени во членот 1(2) ги дава елементите на техничкото досие потребни во согласност со Анекс IV(3) кон Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004, вклучувајќи ги следниве елементи:

- опис на спроведувањето,

- извештај за контролите и тестовите извршени пред ставањето на системот во употреба.

5. Давателот на аеронавигациски услуги ги организира активностите за верификација, а особено:

- ја определува соодветната оперативна и техничка средина за процена која ја одразува оперативната средина,

- потврдува дека планот за тестирање ја опишува интеграцијата на системите, наведени во членот 1(2), во оперативна и техничка средина за процена,

- потврдува дека планот за тестирање обезбедува целосна покриеност на применливите барања за интероперабилност, работните карактеристики и безбедносните барања од оваа Регулатива,

- осигурува конзистентност и квалитет на техничката документација и планот за тестирање,

- ја планира организацијата за тестирање, персоналот, инсталирањето и конфигурацијата на платформата за тестирање,

- ги врши контролите и тестовите утврдени во планот за тестирање,

- пишува извештаи во кои ги презентира резултатите од контролите и тестирањата.

6. Давателот на аеронавигациски услуги ќе се осигури дека системите наведени во членот 1(2), кои функционираат во оперативна средина за процена ги задоволуваат барањата за интероперабилност, работните карактеристики и безбедносните барања од оваа Регулатива.

7. По задоволителното завршување на верификацијата за усогласеност, давателите на аеронавигациски услуги изготвуваат ЕЗ декларација за верификација на системи и истата ја поднесуваат до националните надзорни органи заедно со техничкото досие, како што е предвидено во членот 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004.

ДЕЛ Г

БАРАЊА ЗА ВЕРИФИКАЦИЈАТА НА СИСТЕМИТЕ НАВЕДЕНИ ВО ЧЛЕН 8(2)

1. Верификацијата на системите наведена во членот 1(2) ја докажува сообразноста на овие системи со барањата за интероперабилност, работните карактеристики и безбедносните барања од оваа Регулатива во средина за процена која го одразува оперативниот контекст на овие системи. Особено:

- верификацијата на системите за комуникација воздух-земја ќе докаже дека растојанието од 8,33 kHz помеѓу каналите се користи за говорните комуникации воздух-земја на VHF фреквенции во согласност со членот 3(3) и работните карактеристики на системите за говорна комуникација на 8,33 kHz се во согласност со членот 3(7),

- верификацијата на системите за обработка на податоците за летовите докажува дека функционалноста опишана во членот 3(12) е соодветно спроведена.

2. Верификацијата на системите наведени во членот 1(2) се изведува во согласност со соодветните и признаени практики за тестирање.

3. Средствата за тестирање користени за верификацијата на системите наведени во членот 1(2) имаат соодветни функционалности.

4. Верификацијата на системите наведени во членот 1(2) ги дава елементите на техничкото досие потребни во согласност со Анекс IV(3) кон Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004, вклучувајќи ги следниве елементи:

- опис на спроведувањето,

- извештај за контролите и тестовите извршени пред ставањето на системот во употреба.

5. Давателот на аеронавигациски услуги ја определува соодветната оперативна и техничка средина за процена која ја одразува оперативната средина и го доделува изведувањето на активностите за верификација на овластен орган.

6. Овластениот орган ги организира активностите за верификација, а особено:

- потврдува дека планот за тестирање ја опишува интеграцијата на системите, наведени во членот 1(2), во оперативна и техничка средина за процена,

- потврдува дека планот за тестирање обезбедува целосна покриеност на применливите барања за интероперабилност, работните карактеристики и безбедносните барања од оваа Регулатива,

- осигурува конзистентност и квалитет на техничката документација и планот за тестирање,

- ја планира организацијата за тестирање, персоналот, инсталирањето и конфигурацијата на платформата за тестирање,

- ги врши контролите и тестовите утврдени во планот за тестирање,

- пишува извештаи во кои ги презентира резултатите од контролите и тестирањата.

7. Овластениот орган ќе се осигури дека системите наведени во членот 1(2), кои функционираат во оперативна средина за процена ги задоволуваат барањата за интероперабилност, работните карактеристики и безбедносните барања од оваа Регулатива.

8. По задоволителното завршување на задачите за верификацијата, овластениот орган изготвува сертификат за сообразност во врска со тестовите што биле спроведени.

9. Потоа, давателот на аеронавигациски услуги изготвува ЕЗ декларација за верификација на системи и истата ја поднесува до националните надзорни органи заедно со техничкото досие, како што е предвидено во членот 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004.

АНЕКС IV

Услови наведени во член 8

1. Давателот на аеронавигациски услуги мора во својата организација да располага со методи кои гарантираат и докажуваат непристрасност и независност на мислењето во врска со активностите за верификација.
2. Давателот на аеронавигациски услуги мора да гарантира дека персоналот вклучен во процесите за верификација ги спроведува проверките со најголем можен професионален интегритет и најголема можна техничка компетентност, и дека врз персоналот нема притисок или поттикнувања, особено од финансиска природа, кои би можеле да влијаат врз нивното расудување или резултатите на нивните проверки, особено од лица или групи засегнати од резултатите на проверките.
3. Давателот на аеронавигациски услуги мора да гарантира дека персоналот вклучен во процесите на верификација има пристап до опремата, што им овозможува правилно да ги извршат бараните проверки.
4. Давателот на аеронавигациски услуги мора да гарантира дека персоналот вклучен во процесите на верификација има солидна техничка и професионална обука, задоволително познавање на барањата на верификациите кои треба да ги извршат, соодветно искуство за такви операции и способност да ги изготват декларациите, евиденцијата и извештаите за да се докаже дека верификациите се извршени.
5. Давателот на аеронавигациски услуги мора да гарантира дека персоналот вклучен во процесите на верификација е способен за вршење на проверките без пристрасност. Нивниот надоместок нема да зависи од бројот на извршени проверки, ниту од резултатите на тие проверки.