

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

29 березня 2021 р.

02012R1079 — UA — 11.12.2017 — 003.001

Цей текст слугує суто засобом документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими в цей документ

► В **ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1079/2012**

від 16 листопада 2012 року

про встановлення вимог до частотного рознесення голосових каналів для Єдиного європейського неба

(Текст стосується ЄЄП)

(ОВ L 320 17.11.2012, с. 14)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 657/2013 від 10 липня 2013 року	L 190	37	11.07.2013
► M2	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2016/2345 від 14 грудня 2016 року	L 348	11	21.12.2016
► M3	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2017/2160 від 20 листопада 2017 року	L 304	47	21.11.2017

▼ В

ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1079/2012

від 16 листопада 2012 року

про встановлення вимог до частотного рознесення голосових каналів для Єдиного європейського неба

Цей текст слугує суто засобом документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими в цей документ

► **В** **ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1079/2012**

від 16 листопада 2012 року

про встановлення вимог до частотного рознесення голосових каналів для Єдиного європейського неба

(Текст стосується ЄЄП)

(ОВ L 320 17.11.2012, с. 14)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 657/2013 від 10 липня 2013 року	L 190	37	11.07.2013
► M2	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2016/2345 від 14 грудня 2016 року	L 348	11	21.12.2016
► M3	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2017/2160 від 20 листопада 2017 року	L 304	47	21.11.2017

▼ **В**

ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1079/2012

від 16 листопада 2012 року

про встановлення вимог до частотного рознесення голосових каналів для Єдиного європейського неба

(Текст стосується ЄЄП)

Стаття 1

Предмет

Цей Регламент встановлює вимоги до скоординованого впровадження голосового зв'язку «повітря-земля» на основі каналу з частотним рознесенням 8,33 кГц.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовують до всіх радіостанцій, які працюють у діапазоні 117,975–137 МГц («діапазон УКХ»), виділеному для аеронавігаційної рухомої маршрутною служби, включно з системами, їхніми компонентами та пов'язаними процедурами.

2. Цей Регламент застосовують до систем опрацювання польотних даних, які обслуговують органи диспетчерського обслуговування повітряного руху, що надають послуги з обслуговування загального повітряного руху, їхніх компонентів та пов'язаних процедур.
3. Цей Регламент застосовують до всіх польотів, що виконуються у рамках загального повітряного руху, в межах повітряного простору регіону EUR Міжнародної організації цивільної авіації («ІКАО»), в якому держави-члени несуть відповідальність за надання послуг обслуговування повітряного руху відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 550/2004 (¹).
4. Ці вимоги до конверсії не застосовують до присвоєння частот:
- (a) у яких залишиться частотне рознесення 25 кГц між каналами на таких частотах:
 - (i) аварійна частота (121,5 МГц);
 - (ii) допоміжна частота для пошуково-рятувальних операцій (123,1 МГц);
 - (iii) частоти цифрової лінії УКХ (VDL) (136,725 МГц, 136,775 МГц, 136,825 МГц, 136,875 МГц, 136,925 МГц і 136,975 МГц);
 - (iv) частоти бортової системи зв'язку адресації і передачі даних (ACARS) (131,525 МГц, 131,725 МГц і 131,825 МГц);
 - (b) де використовується зміщення несучої в межах частотного рознесення 25 кГц між каналами.
5. Від радіостанцій, призначених для роботи виключно в одному або декількох частотних присвоєннях, у яких залишається канал з частотним рознесенням 25 кГц, не повинно вимагатися мати функціональну можливість каналу з частотним рознесенням 8,33 кГц.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту застосовують терміни та означення, визначені в статті 2 Регламенту (ЄС) № 549/2004. Також застосовують такі терміни та означення:

- (1) «канал» означає числовий показчик, який використовують в налаштуваннях радіотехнічного обладнання для голосового зв'язку, який дає змогу однозначно розпізнавати застосовну радіочастоту та канал з відповідним частотним рознесенням;
- (2) «канал з частотним рознесенням 8,33 кГц» означає канал з частотним рознесенням, де номінальні центральні частоти каналів розділені з кроком 8,33 кГц;
- (3) «радіостанція» означає будь-який вбудований, портативний або переносний пристрій, призначений для радіопередачі та/або радіоприйому в УКХ-діапазоні;
- (4) «центральный реєстр» означає реєстр, в який національний орган управління радіочастотами вносить необхідні оперативні, технічні та адміністративні дані для кожного присвоєння радіочастоти відповідно до Регламенту (ЄС) № 677/2011;
- (5) «конверсія 8,33 кГц» означає заміну радіочастотного присвоєння, внесеного до центрального реєстру, для якого використовується канал з частотним рознесенням 25 кГц, із присвоєнням радіочастоти, для якої використовується канал з частотним рознесенням 8,33 кГц;
- (6) «присвоєння частоти» означає дозвіл, наданий державою-членом на використання радіочастоти або радіочастотного каналу за вказаних умов для роботи радіообладнання;
- (7) «експлуатант» означає особу, організацію чи підприємство, що надає або пропонує послуги з експлуатації повітряних суден;
- (8) «польоти, що виконуються за візуальними правилами польотів» означають будь-які польоти, які виконують за правилами візуальних польотів, як визначено в додатку 2 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року («Чиказька конвенція»);

- (9) «державне повітряне судно» означає будь-яке повітряне судно, яке використовують для військових, митних і поліцейських цілей;
- (10) «функціонування зі зміщенням несучої частоти» означає ситуацію, коли призначене робоче покриття не може бути забезпечене одним наземним передавачем, та для мінімізації проблем із радіозавадами, сигнали двох або більше наземних передавачів зміщуються від центральної частоти номінального каналу;
- (11) «радіобладнання повітряного судна» означає одну або кілька радіостанцій, які розташовані на борту повітряного судна та використовуються уповноваженим членом екіпажу під час польоту;
- (12) «оновлення радіостанції» означає заміну радіостанції на радіостанцію іншої моделі або з іншим номенклатурним кодом;
- (13) «призначене робоче покриття» означає об'єм повітряного простору, в якому надається певна послуга, і для якої забезпечується захист частоти;
- (14) «орган диспетчерського обслуговування повітряного руху» («орган диспетчерського ОНР») означає: районний диспетчерський центр, диспетчерський орган підходу або аеродромну диспетчерську вишку;
- (15) «робоче місце» означає меблі та технічне обладнання, на якому член персоналу служби обслуговування повітряного руху («ОНР») виконує завдання, пов'язані зі своїми оперативними обов'язками;
- (16) «радіотелефонія» означає форму радіозв'язку, призначену головним чином для обміну інформацією у мовній формі;
- (17) «лист-угода» означає угоду між двома сусідніми органами ОНР, в якій зазначено, яким чином вони координують свої відповідні обов'язки щодо ОНР;
- (18) «Інтегрована система первинного опрацювання планів польотів» (далі — «IFPS») означає систему централізованого обслуговування з опрацювання і розповсюдження планів польотів Європейської мережі організації повітряного руху з функціями приймання, перевірки і розповсюдження планів польотів в повітряному просторі, на який поширюється дія цього Регламенту;
- (19) «державне повітряне судно транспортного типу» означає державне повітряне судно з фіксованим крилом, яке призначене для перевезення людей та/або вантажів;
- (20) «оператор аеропорту» означає орган управління аеропорту, визначений у Регламенті Ради (ЄЕС) № 95/93; (²);
- (21) «зв'язок експлуатаційного контролю» означає зв'язок, здійснюваний експлуатантами повітряних суден, який також впливає на безпеку повітряних перевезень, регулярність та ефективність польотів.

Стаття 4

Вимоги до взаємодійності та робочих характеристик радіобладнання

1. Виробники радіостанцій, призначених для використання в УКХ-діапазоні, або їх уповноважені представники, що мають осідок у Союзі, повинні забезпечити, щоб з 17 листопада 2013 року всі радіостанції, введені в обіг, були адаптовані до роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, експлуатанти та інші користувачі або власники радіостанцій повинні забезпечити, щоб все радіотехнічне обладнання, введене в експлуатацію з 17 листопада 2013 року, включало функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
3. Держави-члени зобов'язані забезпечити, щоб повітряні судна, на які з 17 листопада 2013 року в Союзі вперше видаються індивідуальні сертифікати льотної придатності або індивідуальні дозволи на

польоти та щодо яких встановлено вимоги до радіобладнання, були оснащені радіостанціями, здатними працювати з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.

4. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, експлуатанти та інші користувачі або власники радіостанцій повинні забезпечити, щоб з 17 листопада 2013 року у разі оновлення їхні радіостанції мали функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.

5. Держави-члени повинні забезпечити, щоб щонайпізніше 31 грудня 2017 року всі радіостанції мали функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, за винятком наземних радіостанцій, що експлуатуються провайдерами аеронавігаційного обслуговування.

6. На додаток до функціональної можливості роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, обладнання, зазначене в параграфах 1–5, повинно бути здатним налаштуватися на з канали з частотним рознесенням 25 кГц.

7. Користувачі або власники наземних радіостанцій із функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц повинні забезпечити, щоб робочі характеристики таких радіостанцій і наземної складової передавача/приймача відповідали стандартам ІКАО, вказаним у пункті 1 додатка II.

8. Користувачі або власники радіобладнання на борту повітряного судна з функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц повинні забезпечити, щоб робочі характеристики таких радіостанцій відповідали стандартам ІКАО, вказаним у пункті 2 додатка II.

Стаття 5

Обов'язки експлуатантів

1. Експлуатант не повинен експлуатувати повітряні судна вище ешелону 195, якщо радіобладнання повітряних суден не має функціональної можливості роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.

2. З 1 січня 2014 року експлуатант не повинен експлуатувати повітряні судна, які здійснюють польоти відповідно до правил польотів за приладами у повітряному просторі класу А, В або С держав-членів, зазначених у додатку I, якщо радіобладнання повітряних суден не має функціональної можливості роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.

3. Що стосується вимог до наявності на борту радіобладнання, що має функціональну можливість до роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, як визначено у параграфі 2, експлуатант не повинен експлуатувати повітряні судна, які здійснюють польоти відповідно до візуальних правил польотів у районах використання каналів з частотним рознесенням 8,33 кГц, якщо радіобладнання повітряних суден не має функціональної можливості роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.

4. Без обмеження для статті 2(5), з 1 січня 2018 року експлуатант не повинен експлуатувати повітряні судна в повітряному просторі, в якому вимагається наявність на борту радіостанції, за винятком випадків, коли радіобладнання повітряних суден має функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.

Стаття 6

Вимоги до конверсії 8,33 кГц

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб у секторах із більш низьким рівнем на або вище ешелону 195, всі частотні присвоєння голосових каналів конвертувалися на канали з частотним рознесенням 8,33 кГц.

2. Якщо за виняткових обставин неможливо виконати параграф 1, держави-члени повинні повідомити про причини цього Комісію.

3. Держави-члени, зазначені у додатку I, повинні впровадити не пізніше 31 грудня 2014 року ряд нових конверсій частотних рознесень 8,33 кГц, еквівалентних, щонайменше, 25 % від загального числа присвоєнь частоти 25 кГц в центральному реєстрі та виділених районним диспетчерським центрам («РДЦ») у такій державі-члені. Ці конверсії не повинні обмежуватися присвоєнням частот для РДЦ і не повинні включати присвоєння частот зв'язку для експлуатаційного контролю.

▼В

4. Загальна кількість державних присвоєнь частоти 25 кГц для РДЦ, визначених у параграфі 3, не повинна враховувати:

- (a) присвоєння частот, якщо використовується несуча зі зміщенням 25 кГц;
- (b) присвоєння частот, що залишаються у 25 кГц в результаті виконання вимог безпеки;
- (c) присвоєння частот 25 кГц, що їх використовують для розміщення державних повітряних суден.

5. Держави-члени, зазначені у додатку I, повинні повідомити Комісію не пізніше 31 грудня 2013 року про кількість конверсій, які можуть бути здійснені відповідно до параграфу 3.

6. Якщо мета у 25%, визначена в параграфах 3 і 4, не може бути досягнута, держава-член представляє в своєму повідомленні Комісії обґрунтування того, чому мету у 25% не досягнуто, і пропонує альтернативну дату, до якої такі конверсії повинні бути здійснені.

7. У повідомленні, що направляють Комісії, також вказують присвоєння частот, конверсія яких була неможлива, а також причини, чому така конверсія є нездійсненою.

8. Держави-члени, зазначені у додатку I, повинні забезпечити, щоб з 1 січня 2015 року в центральному реєстрі всі присвоєння частот зв'язку для експлуатаційного контролю польотів становили присвоєння частот із частотним рознесенням 8,33 кГц.

9. У випадках, коли з технічних причин відповідність параграфу 8 не може бути забезпечена, держави-члени повинні повідомити Комісію не пізніше 31 грудня 2014 року про присвоєння частот зв'язку для експлуатаційного контролю, які не зазнають конверсії, та надати обґрунтування того, чому таку конверсію не будуть робити.

10. Держави-члени повинні забезпечити, щоб щонайпізніше 31 грудня 2018 року всі присвоєння частот зазнали конверсії канал з частотним рознесенням 8,33 кГц, за винятком:

- (a) присвоєння частот, що залишаються у 25 кГц в результаті виконання вимог безпеки;
- (b) присвоєння частот 25 кГц, що їх використовують для обслуговування державних повітряних суден.

Стаття 7

Обов'язки провайдерів аеронавігаційного обслуговування

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб їхні системи голосового зв'язку з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц давали змогу забезпечити операційно прийнятний голосовий зв'язок між диспетчерами і пілотами в межах призначеного експлуатаційного покриття.

2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні впровадити процеси сповіщення і початкової координації в своїх системах опрацювання польотних даних відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 1032/2006 (³) у такий спосіб:

- (a) інформація про функціональну можливість польоту використовувати канал з частотним рознесенням 8,33 кГц повинна передаватися між органами диспетчерського ОНР;
- (b) інформація про функціональну можливість польоту використовувати канал з частотним рознесенням 8,33 кГц повинна бути доступна на належному робочому місці;
- (c) диспетчер повинен мати засоби для коригування інформації про функціональну можливість польоту використовувати канал з частотним рознесенням 8,33 кГц.

Стаття 8

Супутні процедури

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, експлуатанти та інші користувачі радіостанцій повинні забезпечити, щоб всі шість цифр числового показника використовувалися для ідентифікації передавального каналу радіотелефонного зв'язку, за винятком випадків, коли і п'ята, і шоста цифри є нулями, і в такому разі використовуються тільки перші чотири цифри.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, експлуатанти та інші користувачі радіостанцій повинні забезпечити, щоб їхні процедури голосового зв'язку «повітря-земля» відповідали положенням ІКАО, вказаним у пункті 3 додатка II.
3. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб процедури, які застосовують до повітряних суден, обладнаних радіостанціями з функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, і до повітряних суден не обладнаних таким обладнанням, були вказані в листах-угодах між органами ОПП.
4. Усі експлуатанти й агенти, що діють від їх імені, повинні забезпечити включення літери Y в пункт 10 плану польоту для повітряних суден, обладнаних радіостанціями з функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
5. Експлуатанти й агенти, що діють від їх імені, повинні забезпечити, щоб при плануванні польотів в повітряному просторі, де є вимоги до наявності на борту радіоблаштування з функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, у план польоту включали відповідні показники для повітряних суден, які не обладнані, але яким було надано звільнення від обов'язкової наявності на борту такого обладнання.
6. У разі зміни для польоту статусу функціональної можливості роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, експлуатанти або агенти, які діють від їх імені, надсилають повідомлення про зміну в IFPS з відповідним показником, вставленим в відповідний пункт.
7. Менеджер мережі повинен забезпечити, щоб IFPS опрацьовувала та розповсюджувала інформацію про функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, отриману в планах польоту.

Стаття 9

Домовленості щодо державних повітряних суден

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб державні повітряні судна транспортного типу, які здійснюють польоти над ешелонам 195, були оснащені радіостанціями, що мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
2. У разі існування обмежень, пов'язаних із закупівлями, що перешкоджають забезпеченню відповідності параграфу 1, держави-члени повинні забезпечити, щоб державні повітряні судна транспортного типу, які здійснюють польоти над ешелонам 195, були оснащені радіостанціями, що мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, щонайпізніше до 31 грудня 2012 року.
3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб державні повітряні судна не транспортного типу, які здійснюють польоти над ешелонам 195, були оснащені радіостанціями, що мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
4. Держави-члени можуть дозволити недотримання положень параграфу 3 через:
 - (a) жорсткі технічні або бюджетні обмеження;
 - (b) закупівельні обмеження.

5. У разі існування обмежень, пов'язаних із закупівлями, що перешкоджають забезпеченню відповідності параграфу 3, держави-члени повинні забезпечити, щоб державні повітряні судна не транспортного типу, які здійснюють польоти над ешелонам 195, були оснащені радіостанціями, що мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, щонайпізніше до 31 грудня 2015 року.

6. Держави-члени повинні забезпечити, щоб нові державні повітряні судні, які вводять в експлуатацію з 1 січня 2014 року, були оснащені радіостанціями, що мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.

7. Держави-члени повинні забезпечити, щоб з 1 січня 2014 року у випадках, коли радіостанції, встановлені на борту державних повітряних суден, підлягають оновленню, нові радіостанції мали функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.

8. Держави-члени повинні забезпечити, щоб державні повітряні судна були оснащені радіостанціями, які мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, щонайпізніше до 31 грудня 2018 року.

9. Без обмеження національних процедур передачі інформації про державні повітряні судна, держави-члени повинні не пізніше 30 червня 2018 року подати Комісії список державних повітряних суден, які не можуть бути обладнані радіостанціями з функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц відповідно до параграфу 8, через:

(a) жорсткі технічні або бюджетні обмеження;

(b) закупівельні обмеження.

10. У разі існування обмежень, пов'язаних із закупівлями, що перешкоджають забезпеченню відповідності параграфу 8, держави-члени повинні також не пізніше 30 червня 2018 року надати Комісії дату, до якої відповідні повітряні судна будуть обладнані радіостанціями, що мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц. Така дата повинна бути не пізніше 31 грудня 2020 року.

11. Параграф 8 не застосовують до державних повітряних суден, які будуть виведені з експлуатації до 31 грудня 2025 року.

12. Провайдери обслуговування повітряного руху повинні забезпечити, щоб державні повітряні судна, не обладнані радіостанціями з функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, могли бути прийняті за умови, що вони можуть бути безпечно обслужені в межах лімітів пропускної спроможності системи організації повітряного руху на частотному присвоєнні УВЧ або 25 кГц.

13. Держави-члени повинні опублікувати процедури обслуговування державних повітряних суден, які не обладнані функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, у своєму національному збірнику аеронавігаційної інформації.

14. Провайдери обслуговування повітряного руху повинні щорічно повідомляти державу-член, яка їх призначила, свої плани щодо обслуговування державних повітряних суден, які не обладнані функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, з урахуванням обмежень щодо пропускної спроможності, пов'язаної з процедурами, зазначеними в параграфі 13.

Стаття 10

Вимоги щодо безпеки

Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб будь-яким змінам в існуючих системах, зазначених в статті 2(1), або введенню в дію нових систем передувало оцінювання безпеки, включно з ідентифікацією небезпечних факторів, оцінюванням та пом'якшенням ризиків, здійснене залученими сторонами. У ході такого оцінювання безпеки враховують щонайменше вимоги, вказані у додатку III.

Стаття 11

Відповідність або придатність до використання компонентів

1. Перед видачею декларації ЄС про відповідність вимогам або про придатність до використання, згідно зі статтею 5 Регламенту (ЄС) № 552/2004, виробники компонентів систем, зазначених у статті 2(1) цього Регламенту, повинні здійснити оцінювання відповідності або придатності до використання таких компонентів згідно з вимогами, визначеними у частині А додатка IV цього Регламенту.
2. Якщо сертифікат, виданий відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 216/2008 (⁴), застосовується до компонентів, він повинен розглядатися як декларація ЄС про відповідність або про придатність до використання, якщо він включає демонстрацію відповідності вимогам цього Регламенту щодо застосовної взаємодійності, робочих характеристик та безпеки.

Стаття 12

Перевірка систем

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які можуть продемонструвати або продемонстрували своєму національному наглядовому органу, що вони відповідають умовам, визначеним у додатку V, повинні виконати перевірку систем, зазначених у статті 2(1), відповідно до вимог, викладених у частині С додатка IV.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які не можуть продемонструвати, що вони відповідають умовам, визначеним у додатку V, повинні доручити перевірку систем, зазначених у статті 2(1), нотифікованому органу. Таку перевірку виконують відповідно до вимог, визначених у частині D додатка IV.
3. Якщо сертифікат, виданий відповідно до Регламенту (ЄС) № 216/2008, застосовується до систем, він повинен розглядатися як декларація ЄС про перевірку, якщо вона включає демонстрацію відповідності вимогам цього Регламенту щодо застосовної взаємодійності, робочих характеристик та безпеки.

Стаття 13

Додаткові вимоги

1. Держави-члени забезпечують належне ознайомлення відповідних заінтересованих сторін із вимогами, встановленими у цьому Регламенті, та проходження ними належної підготовки для виконання своїх посадових обов'язків.
2. Менеджер мережі забезпечує належне ознайомлення персоналу, який працює з IFPS і залучений до планування польотів, з вимогами, встановленими в цьому Регламенті, та проходження ним належної підготовки для виконання своїх посадових обов'язків.
3. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні:
 - (a) розробити та регулярно оновлювати керівництва, що містять необхідні вказівки та інформацію, з тим щоб увесь відповідний персонал міг застосовувати цей Регламент;
 - (b) забезпечити, щоб керівництва, згадані в пункті (a), були доступні і оновлювались, а їх оновлення і розповсюдження здійснювалося з належним управлінням якістю і документацією;
 - (c) забезпечити, щоб методи роботи й операційні процедури відповідали відповідним положенням, зазначеним у цьому Регламенті.
4. Менеджер мережі повинен забезпечити, щоб служба централізованого опрацювання та розповсюдження інформації про планування польотів:
 - (a) розробляла та регулярно оновлювала керівництва, що містять необхідні вказівки та інформацію, з тим щоб увесь відповідний персонал міг застосовувати цей Регламент;

- (b) забезпечувала, щоб керівництва, згадані в пункті (а), були доступні і оновлювались, а їх оновлення і розповсюдження здійснювалось із належним управлінням якістю і документацією;
- (c) забезпечувала, щоб методи роботи й операційні процедури відповідали відповідним положенням, зазначеним у цьому Регламенті.
5. Експлуатанти забезпечують належне ознайомлення персоналу, який експлуатує та обслуговує радіообладнання, з положеннями цього Регламенту, проходження ним належної підготовки для використання такого обладнання, та наявність інструкцій у кабіні пілота, де це можливо.
6. Держави-члени повинні вжити необхідних заходів для забезпечення відповідності з цим Регламентом включно з публікацією відповідної інформації в національному збірнику аеронавігаційної інформації.

Стаття 14

Звільнення

1. В рамках першого параграфу статті 4 Регламенту Комісії (ЄС) № 730/2006 (⁵), держави-члени можуть видавати тимчасові відступи від зобов'язань щодо наявності на борту обладнання, встановлених статтею 5(1) цього Регламенту, для польотів, що виконуються за візуальними правилами польотів.
2. Держави-члени можуть вживати на місцевому рівні заходи, що передбачають надання звільнення від відповідності статтям 4(5), 5(4) і 6(10) для випадків, що мають обмежений вплив на мережу.
3. Держави-члени, які вживають місцеві заходи, зазначені в параграфі 2, повинні надати Комісії детальну інформацію, яка обґрунтовує необхідність для звільнень, не пізніше ніж за один рік до дат, визначених у статтях 4(5), 5(4) і 6(10).
4. Протягом шести місяців із моменту отримання докладної інформації від держав-членів відповідно до параграфу 3 та після консультацій з Менеджером мережі, Комісія може переглянути будь-яке звільнення, надане відповідно до параграфу 2, якщо його вплив на мережу не є обмеженим.

Стаття 15

Скасування

Регламент (ЄС) № 1265/2007 скасовано.

Стаття 16

Набуття чинності

Цей Регламент набуває чинності на двадцятий день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

ДОДАТОК I

Держави-члени, зазначені у статтях 5 і 6

До держав-членів, зазначених у статтях 5(2), 6(3), 6(5) і 6(8), належать:

- Німеччина,
- Ірландія,
- Франція,

- Італія,
- Люксембург,
- Угорщина,
- Нідерланди,
- Австрія,
- Велика Британія.

ДОДАТОК II

▼ M2

Положення ІКАО, зазначені у статтях 4 та 8

1. Глава 2 «Авіаційна рухома служба», розділ 2.1 «Характеристики системи УКХ-зв'язку «повітря-земля»» та розділ 2.2 «Системні характеристики наземного обладнання» додатка 10 до Чиказької конвенції, том III, частина 2 (друге видання — липень 2007 року, що включає поправку № 90).
2. Глава 2 «Авіаційна рухома служба», розділ 2.1 «Характеристики системи УКХ-зв'язку «повітря-земля»», розділ 2.3.1 «Функція передавання» і розділ 2.3.2 «Функція приймання», за винятком підрозділу 2.3.2.8 «VDL — характеристики перешкодостійкості» додатка 10 до Чиказької конвенції, том III, частина 2 (друге видання — липень 2007 року, що включає поправку № 90).

▼ M3

3. Розділ 12.3.1.5 «канали з частотним рознесенням 8,33 кГц» документа ІКАО PANS-ATM Doc. 4444 (16-е видання — 2016 рік, що включає поправку № 7A).

▼ B

ДОДАТОК III

Вимоги, зазначені в статті 10, які необхідно брати до уваги при оцінюванні безпеки

1. При оцінюванні безпеки необхідно брати до уваги вимоги до взаємодійності та робочих характеристик, визначені у статтях 4(6), 4(7), 4(8), 7(1) і 7(2).
2. При оцінюванні безпеки необхідно брати до уваги вимоги до супутніх процедур, визначені у статті 8.
3. При оцінюванні безпеки необхідно брати до уваги домовленості про державні повітряні судна, визначені у статті 9(13) і (14).
4. При оцінюванні безпеки необхідно брати до уваги вимоги, що підтверджують відповідність, визначені в статті 13(1), (2), (5) і (6).
5. Держави-члени повинні забезпечити, щоб у разі конверсії присвоєної частоти на канал з частотним рознесенням 8,33 кГц, нове присвоєння частоти проходило тестування протягом випробувального періоду відповідної тривалості, протягом якого перевіряється його безпечна експлуатація, перед реєстрацією в центральному реєстрі.
6. Держави-члени повинні забезпечити, щоб конверсія на канал з частотним рознесенням 8,33 кГц проводилася з урахуванням інструктивних матеріалів ІКАО щодо критеріїв планування частоти, як

описано в частині II — «Критерії планування УКХ-частотних присвоєнь зв'язку «повітря-земля»» документа «Керівництво з управління частотами в регіоні EUR» — ICAO EUR Doc. 011.

7. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити опублікування і застосування у відповідних випадках процедур роботи з повітряними судами, не обладнаними функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, які здійснюють польоти в повітряному просторі, де вимагається наявність на борту радіостанцій, які мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
8. Провайдери аеронавігаційного обслуговування та/або оператори аеропортів повинні забезпечити опублікування і застосування у відповідних випадках процедур роботи з транспортними засобами, не обладнаними функціональною можливістю роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, на території аеропорту, де використовуються канали з частотним рознесенням 8,33 кГц.
9. Держави-члени, які здійснюють конверсію присвоєних частот на канали з частотним рознесенням 8,33 кГц у будь-якій частині свого повітряного простору, повинні:
 - (a) забезпечити, щоб експлуатанти повітряних суден, що здійснюють польоти в такому повітряному просторі, були поінформовані, що такі повітряні судна повинні бути оснащені радіостанціями, що мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц;
 - (b) забезпечити відповідну підготовку членів льотного екіпажу, які використовують радіостанції 25 кГц у повітряному просторі, де потрібна наявність на борту радіостанцій, які мають функціональну можливість роботи з каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц, як зазначено в статті 2(5);
 - (c) здійснити місцеве оцінювання безпеки до конверсії, яка враховує весь трафік, який, як очікується, буде перетинати даний повітряний простір, та потенційні проблеми, що виникають у зв'язку з функціонуванням системи голосового зв'язку в усьому навколишньому повітряному просторі.

ДОДАТОК IV

ЧАСТИНА А

Вимоги до оцінювання щодо відповідності або придатності до використання компонентів, зазначених в статті 11

1. Заходи з перевірки повинні продемонструвати відповідність компонентів або їх придатність до використання відповідно до вимог щодо робочих характеристик, передбачених цим Регламентом, в період експлуатації таких компонентів у випробувальному середовищі.
2. Заявку виробника на модуль, описаний у частині В, необхідно розглядати як належну процедуру оцінювання відповідності для забезпечення і декларування відповідності компонентів. Еквівалентні або більш суворі процедури також дозволені.

ЧАСТИНА В

Модуль внутрішнього контролю виробництва

1. Цей модуль описує процедуру, відповідно до якої виробник або його уповноважений представник з осідком у Союзі, який виконує обов'язки, встановлені в пункті 2, гарантує і заявляє, що відповідні компоненти відповідають вимогам цього Регламенту. Виробник або його уповноважений представник, що має осідок у Союзі, повинен скласти письмову декларацію відповідності або придатності до використання відповідно до пункту 3 додатка III Регламенту (ЄС) № 552/2004.
2. Виробник повинен укласти технічну документацію, зазначену в пункті 4. Він або його уповноважений представник, що має осідок у Союзі, повинні зберігати таку документацію

протягом щонайменше 10 років після виготовлення останніх компонентів, та надавати її відповідним національним наглядовим органам для цілей інспектування та надавати провайдерам аеронавігаційного обслуговування, які інтегрують ці компоненти в свої системи. Виробник або його уповноважений представник, що має осідок у Союзі, повинен інформувати держави-члени про те, де і яким чином можна отримати згадану вище технічну документацію.

3. У випадках, коли виробник не має осідку в Союзі, він повинен призначити осіб, які вводять компоненти в обіг у Союзі. Такі особи повинні інформувати держави-члени про те, де і яким чином технічна документація може бути доступна.
4. Технічна документація повинна демонструвати відповідність таких компонентів вимогам цього Регламенту. Вона повинна, наскільки це стосується такого оцінювання, охоплювати розробку, виробництво й експлуатацію таких компонентів.
5. Виробник або його уповноважений представник зобов'язані зберігати копію декларації про відповідність або придатність до застосування разом із технічною документацією.

ЧАСТИНА С

Вимоги до перевірок систем, зазначених у статті 12(1)

1. Перевірка систем, визначених у статті 2(1) повинна продемонструвати відповідність таких систем вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки в середовищі оцінювання, що відображає робочий контекст таких систем. Зокрема:
 - перевірка систем зв'язку повинна продемонструвати, що канал з частотним рознесенням 8,33 кГц використовується для голосового зв'язку відповідно до статті 4 та що робочі характеристики систем голосового зв'язку 8,33 кГц відповідають вимогам статті 4(7),
 - перевірка систем опрацювання польотних даних повинна продемонструвати, що функціональність, описана в статті 7(2), реалізована належним чином.
2. Перевірку систем, визначених у статті 2(1), необхідно проводити згідно з належними і визнаними практиками тестування.
3. Інструменти тестування, що їх використовують для перевірки систем, визначених у статті 2(1), повинні мати належну функціональність.
4. Перевірка систем, визначених у статті 2(1), повинна сформулювати елементи технічного файлу, як того вимагає пункт 3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 552/2004, включно з такими елементами:
 - опис реалізації,
 - звіт про проведені інспекційні перевірки і тести перед введенням системи в експлуатацію.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен здійснювати управління діяльністю з перевірки та він повинен, зокрема:
 - визначати відповідне операційне і технічне середовище оцінювання, що відображає операційне середовище;
 - перевірити, що план тестування описує інтеграцію систем, визначених у статті 2(1), в операційному та технічному середовищі оцінювання;
 - перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття застосовних вимог цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки;
 - забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування;
 - спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування,
 - виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування,
 - скласти звіт з викладом результатів інспекційних перевірок і тестів.

6. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб системи, визначені в статті 2(1), що експлуатуються в середовищі операційного оцінювання, відповідали вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки.
7. Після задовільного завершення перевірки відповідності провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні скласти декларацію ЄС про перевірку системи і подати її до національного наглядового органу разом із технічним файлом, як того вимагає стаття 6 Регламенту (ЄС) № 552/2004.

ЧАСТИНА D

Вимоги до перевірок систем, зазначених у статті 12(2)

1. Перевірка систем, визначених у статті 2(1) повинна продемонструвати відповідність таких систем вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки в середовищі оцінювання, що відображає робочий контекст таких систем. Зокрема:
 - перевірка систем зв'язку повинна продемонструвати, що канал з частотним рознесенням 8,33 кГц використовується для голосового зв'язку відповідно до статті 4 та що робочі характеристики систем голосового зв'язку 8,33 кГц відповідають вимогам статті 4(7),
 - перевірка систем опрацювання польотних даних повинна продемонструвати, що функціональність, описана в статті 7(2), реалізована належним чином.
2. Перевірку систем, визначених у статті 2(1), необхідно проводити згідно з належними і визнаними практиками тестування.
3. Інструменти тестування, що їх використовують для перевірки систем, визначених у статті 2(1), повинні мати належну функціональність.
4. Перевірка систем, визначених у статті 2(1), повинна сформувати елементи технічного файлу, як того вимагає пункт 3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 552/2004, включно з такими елементами:
 - опис реалізації,
 - звіт про проведені інспекційні перевірки і тести перед введенням системи в експлуатацію.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен визначити належне операційне та технічне середовище оцінювання, що відображає операційне середовище, і повинен доручити проведення перевірки нотифікованому органу.
6. Нотифікований орган здійснює управління діяльністю з перевірки та він повинен, зокрема:
 - перевірити, що план тестування описує інтеграцію систем, визначених у статті 2(1), в операційному та технічному середовищі оцінювання;
 - перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття застосовних вимог цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки;
 - забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування;
 - спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування,
 - виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування,
 - скласти звіт з викладом результатів інспекційних перевірок і тестів.
7. Нотифікований орган повинен забезпечити, щоб системи, визначені у статті 2(1), що експлуатуються в середовищі операційного оцінювання, відповідали вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки.
8. Після належного проведення перевірочних завдань, нотифікований орган повинен скласти сертифікат відповідності щодо виконаних ним завдань.
9. Після цього провайдер аеронавігаційного обслуговування складає декларацію ЄС про перевірку систем і подає її національному наглядовому органу разом з технічним файлом, як того вимагає

ДОДАТОК V

Умови, зазначені в статті 12

1. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен мати в своєму розпорядженні такі методи звітності в межах організації, які забезпечують і демонструють неупередженість і незалежність суджень щодо діяльності з перевірки.
2. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, проводив контрольні перевірки з максимально можливою професійною сумлінністю і максимальною технічною компетентністю та не піддавався будь-якому тиску і стимулам, зокрема фінансового характеру, які могли б вплинути на його судження або результати контрольних перевірок, зокрема, з боку осіб або груп осіб, яких стосуються результати перевірок.
3. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, мав доступ до обладнання, що дозволяє йому належним чином виконувати необхідні перевірки.
4. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, мав добру технічну і професійну підготовку, задовільні знання вимог, що пред'являються до проведення перевірки, яку вони повинні проводити, достатній досвід таких операцій і спроможність, необхідну для складання декларацій, записів і звітів, що підтверджують, що перевірку було проведено.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, міг проводити свої перевірки неупереджено. Розмір винагороди не повинен залежати від кількості проведених перевірок або результатів таких перевірок.

(¹) ОВ L 96, 31.03.2004, с. 10.

(²) ОВ L 14, 22.01.1993, с. 1.

(³) ОВ L 186, 07.07.2006, с. 27.

(⁴) ОВ L 79, 19.03.2008, с. 1.

(⁵) ОВ L 128, 16.05.2006, с. 3.