

На основу члана 239. и члана 265. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15-др. закон, 83/18 и 9/20),
Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК

о утврђивању захтева за размак између говорних канала ваздух-земља

Предмет правилника

Члан 1.

Овим правилником уређује се координисано увођење у рад ваздух-земља говорних комуникација заснованих на размаку између канала од 8.33 kHz за потребе општег ваздушног саобраћаја.

Преузимање Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1079/2012

Члан 2.

Овим правилником се у домаће законодавство преузима Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 1079/2012 од 16. новембра 2012. године о утврђивању захтева за размак између говорних канала за Јединствено европско небо, измењена и допуњена следећим уредбама:

1) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 657/2013 од 10. јула 2013. године о измени Спроведбене уредбе (ЕУ) бр. 1079/2012 о утврђивању захтева за размак између говорних канала за Јединствено европско небо;

2) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2016/2345 од 14. децембра 2016. године о измени Уредбе (ЕЗ) бр. 262/2009 и Спроведбене уредбе (ЕУ) бр. 1079/2012 у погледу упућивања на *ICAO* одредбе;

3) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2017/2160 од 20. новембра 2017. године о измени Спроведбене уредбе (ЕУ) бр. 1079/2012 у погледу одређених упућивања на *ICAO* одредбе.

Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 1079/2012 дата је у Прилогу, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Значење израза

Члан 3.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

1) *ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System)* је скраћеница која означава систем ваздухоплова за адресирање и извештавање, односно одређену имплементацију дигиталних веза између ваздухоплова и земаљских станица;

2) *Менаџер мреже (Network Manager)* је тело успостављено чланом 6. Уредбе (ЕЗ) бр. 551/2004 са задатком да кроз додељене функције унапређује перформансе Европске мреже за управљање ваздушним саобраћајем. Одлуком Европске комисије за Менаџера мреже до 31. децембра 2029. године је одређен Евроконтрол;

3) *Уредба (ЕЗ) бр. 549/2004* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 549/2004 од 10. марта 2004. године којом се предвиђа оквир за формирање Јединственог европског неба (Оквирна уредба), која је преузета у законодавство Републике Србије

Правилником о условима које морају да испуњавају пружаоци услуга у ваздушној пловидби („Службени гласник РС”, бр. 26/20, 154/20 и 24/21);

4) *Уредба (ЕЗ) бр. 550/2004* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 550/2004 од 10. марта 2004. године о пружању услуга у ваздушној пловидби у оквиру Јединственог европског неба (Уредба о пружању услуга), која је преузета у законодавство Републике Србије Правилником о условима које морају да испуњавају пружаоци услуга у ваздушној пловидби („Службени гласник РС”, бр. 26/20, 154/20 и 24/21);

5) *Уредба (ЕЗ) бр. 552/2004* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 552/2004 од 10. марта 2004. године о интероперабилности Европске мреже управљања ваздушним саобраћајем (Уредба о интероперабилности), која је преузета у законодавство Републике Србије Правилником о преузимању прописа Европске уније о интероперабилности Европске мреже управљања ваздушним саобраћајем („Службени гласник РС”, број 69/11);

6) *Уредба (ЕЕЗ) бр. 95/93* је Уредба Савета (ЕЕЗ) бр. 95/93 од 18. јануара 1993. године о заједничким правилима за доделу слотова на аеродромима Заједнице, која је преузета у законодавство Републике Србије Правилником о заједничким правилима за доделу слотова и усклађивању редова летења на аеродромима („Службени гласник РС”, број 10/14);

7) *Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1032/2006* је Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1032/2006 од 6. јула 2006. године која утврђује захтеве за аутоматске системе за размену података о лету у сврху најаве, координације и примопредаје летова између јединица контроле летења, која је преузета у законодавство Републике Србије Правилником о захтевима за аутоматске системе за размену података о лету („Службени гласник РС”, број 23/12);

8) *Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1265/2007* је Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1265/2007 од 27. октобра 2007. године о захтевима у погледу размака између говорних канала земља-ваздух за потребе Јединственог европског неба;

9) *Уредба Комисије (ЕУ) бр. 677/2011* је Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 677/2011 од 7. јула 2011. године о детаљним правилима за примену *АТМ* мрежних функција, којом се мења и допуњује Уредба 691/2010;

10) *Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 730/2006* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 730/2006 од 11. маја 2006. године о класификацији ваздушног простора и приступу ваздухоплова који лете по правилима визуелног летења изнад нивоа лета 195;

11) Уредба (ЕЗ) бр. 216/2008 је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008 од 20. фебруара 2008. године о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја, којом се укидају Упутство Савета 91/670/ЕЕЗ, Уредба (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Упутство 2004/36/ЕЗ, која је преузета у законодавство Републике Србије Правилником о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и надлежностима Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 23/12 и 104/17).

Појам „држава чланица” који се користи у прилогу овог правилника тумачи се сагласно тач. 2. и 3. Анекса II Мултилатералног споразума између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999) о успостављању Заједничког европског

ваздухопловног подручја, као и сагласно одговарајућим одредбама Лисабонског уговора којим се мења и допуњава Уговор о Европској унији и Уговор о оснивању Европске заједнице.

Остали изрази који се користе у овом правилнику имају значења која су наведена у прилогу овог правилника.

Информисање Комисије

Члан 4.

Захтеви из Прилога 1, члан 6. став 2. и члан 9. ст. 9. и 10. у погледу информисања Комисије ће се примењивати од дана приступања Републике Србије Европској унији.

Престанак важења прописа

Члан 5.

Даном почетка примене овог правилника престаје да важи Правилник о утврђивању захтева за размак говорних канала ваздух-земља („Службени гласник РС”, број 54/12).

Ступање на снагу

Члан 6.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, а примењује се од 24. новембра 2023. године.

Број 5/1-01-0016/2021-0001

У Београду, 15. октобра 2021. године

Директор

Мирјана Чизмаров

**Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 1079/2012
од 16. новембра 2012. године о утврђивању захтева за размак између говорних канала
за Јединствено европско небо**

Члан 1.

Предмет

Овом уредбом утврђују се захтеви за координисано увођење говорних комуникација ваздух-земља заснованих на размаку између говорних канала од 8,33 kHz.

Члан 2.

Област примене

1. Ова уредба се примењује на све радио-уређаје који раде у опсегу од 117,975-137 MHz (у даљем тексту: *VHF* опсег) додељеном за услуге мобилне ваздухопловне радио-комуникације, укључујући системе, њихове саставне елементе и повезане поступке.

2. Ова уредба се примењује на системе за обраду података о лету које користе јединице контроле летења за пружање услуга у општем ваздушном саобраћају, на њихове саставне елементе и повезане поступке.

3. Ова уредба се примењује на све летове који се обављају као општи ваздушни саобраћај у ваздушном простору региона *EUR* Међународне организације цивилног ваздухопловства (*ICAO*) у којем су државе чланице одговорне за пружање услуга у ваздушном саобраћају у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 550/2004 Европског парламента и Савета.

4. Захтеви за конверзију не примењују се на доделе фреквенција:

а) које остају у размаку канала од 25 kHz на следећим фреквенцијама:

(i) фреквенцији за ванредну ситуацију (121,5 MHz);

(ii) помоћној фреквенцији за операције трагања и спасавања (123,1 MHz);

(iii) *VHF* фреквенцијама за дигиталне везе (*VDL*) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz и 136,975 MHz);

(iv) фреквенцијама комуникационог система ваздухоплова за адресирање и извештавање (*ACARS*) (131,525 MHz, 131,725 MHz и 131,825 MHz);

б) ако се емитује са помереним носиоцем сигнала у оквиру размака канала од 25 kHz.

5. Радио-уређаји намењени искључиво за рад у једној или више додељених фреквенција које остају у размаку између канала од 25 kHz, не морају имати могућност размака између канала од 8,33 kHz.

Члан 3.

Дефиниције

За потребе ове уредбе примењују се дефиниције утврђене у члану 2. Уредбе (ЕЗ) бр. 549/2004. Такође, примењују се и следеће дефиниције:

1) „канал” је нумеричка ознака која се употребљава у вези са подешавањем фреквенције на опреми за говорну комуникацију која омогућава јединствену идентификацију важеће радио-фреквенције и припадајућег размака канала;

2) „размак канала од 8,33 kHz” је размак између канала у којем су централне номиналне фреквенције канала раздвојене у интервалима од 8,33 kHz;

3) „радио-уређај” је инсталирани, преносиви или ручни уређај који је пројектован за предају, односно пријем у VHF опсегу;

4) „централни регистар” је регистар у којем национални менаџер фреквенција региструје неопходне оперативне, техничке и административне податке за сваку доделу фреквенције у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 677/2011;

5) „конверзија у 8,33 kHz” је замена доделе фреквенције регистроване у централном регистру, која користи размак канала од 25 kHz, доделом фреквенције која користи размак канала од 8,33 kHz;

6) „додела фреквенције” је дозвола коју даје држава чланица за употребу радио-фреквенције или радио-фреквенцијског канала под одређеним условима за руковање радио-опремом;

7) „оператер” је лице, организација или предузеће које учествује, односно које се нуди да учествује у операцијама ваздухоплова;

8) „летови који се обављају по правилима визуелног летења” су сви летови који се обављају по правилима визуелног летења, како је дефинисано у Анексу 2 Чикашке конвенције о међународном цивилном ваздухопловству из 1944. године (Чикашка конвенција);

9) „државни ваздухоплов” је сваки ваздухоплов који користи војска, царина или полиција;

10) „емитовање са помереним носиоцем сигнала” је случај када се са једног земаљског предајника не може покрити целокупна област оперативног покривања и када се, ради свођења међусобног ометања на минимум, сигнали са два или више земаљских предајника померају од централне номиналне фреквенције канала;

11) „радио-опрема ваздухоплова” је један или више радио-уређаја који се налазе у ваздухоплову, а користи их овлашћени члан посаде током лета;

12) „унапређење радио-уређаја” је замена једног радио-уређаја другим радио-уређајем различитог модела или ознаке дела;

13) „област оперативног покривања” је обим ваздушног простора у којем се пружа одређена услуга и у којем је за ту услугу обезбеђена заштита фреквенције;

14) „јединица контроле летења (ATS јединица)” је центар обласне контроле летења, јединица прилазне контроле летења или аеродромска контрола летења;

15) „радна позиција” је намештај и техничка опрема на којима члан особља за пружање услуга у ваздушном саобраћају (ATS) обавља задатке повезане са својим оперативним надлежностима;

16) „радио-телефонија” је облик радио-комуникације који је првенствено намењен за размену информација говорним путем;

17) „споразум о координацији” је споразум између две суседне ATS јединице којим се одређује како треба координисати њихове ATS надлежности;

18) „интегрисани систем за почетну обраду планова лета (IFPS)” је систем у оквиру Европске мреже за управљање ваздушним саобраћајем, којем се у ваздушном простору на који се ова уредба односи пружају услуге централизоване обраде и дистрибуције планова лета, које се састоје од пријема, валидације и дистрибуције планова лета;

19) „транспортни државни ваздухоплов” је државни ваздухоплов са фиксним крилима који је пројектован за превоз лица и/или терета;

20) „оператер аеродрома” је руководеће тело аеродрома, као што је дефинисано Уредбом Савета (ЕЕЗ) бр. 95/93;

21) „комуникација оперативне контроле” је комуникација коју врше оператери ваздухоплова, која, такође, утиче на безбедност ваздушног саобраћаја, редовност и ефикасност летова.

Члан 4.

Захтеви у погледу интероперабилности и перформанси радио-опреме

1. Произвођачи радио-уређаја намењених за рад у *VHF* опсегу или њихови овлашћени заступници са пословним седиштем у Унији морају да обезбеде да сви радио-уређаји који се налазе на тржишту од 17. новембра 2013. године имају могућност размака између канала од 8,33 *kHz*.

2. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери и други корисници или власници радио-уређаја морају да обезбеде да сва радио-опрема која се користи од 17. новембра 2013. године има могућност размака између канала од 8,33 *kHz*.

3. Државе чланице морају да обезбеде да ваздухоплови за које су појединачни сертификати о пловидбености или појединачне дозволе за лет прво издате у Унији од 17. новембра 2013. године, на које се односи захтев у погледу опремљености радио-уређајима, буду опремљени радио-уређајима који имају могућност размака између канала од 8,33 *kHz*.

4. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери и други корисници или власници радио-уређаја морају да обезбеде да од 17. новембра 2013. године њихови радио-уређаји, после сваког унапређења, имају могућност размака између канала од 8,33 *kHz*.

5. Државе чланице морају да обезбеде да, најкасније до 31. децембра 2017. године, сви радио-уређаји имају могућност размака између канала од 8,33 *kHz*, изузев земаљских радио-уређаја којима рукују пружаоци услуга у ваздушној пловидби.

6. Поред могућности размака између канала од 8,33 *kHz*, опрема наведена у ст. 1-5. мора да има могућност подешавања на размак између канала од 25 *kHz*.

7. Корисници или власници земаљских радио-уређаја који имају могућност размака између канала од 8,33 *kHz* морају да обезбеде да перформансе тих радио-уређаја, као и земаљских саставних елемената предајника/пријемника буду у складу са стандардима *ICAO* наведеним у тачки 1. Анекса II.

8. Корисници или власници радио-опреме за ваздухоплове која има могућност размака између канала од 8,33 *kHz* морају да обезбеде да перформансе тих радио-уређаја буду у складу са стандардима *ICAO* наведеним у тачки 2. Анекса II.

Члан 5.

Обавезе оператера

1. Оператер не сме да користи ваздухоплов изнад *FL 195* ако радио-опрема ваздухоплова нема могућност размака између канала од 8,33 *kHz*.

2. Од 1. јануара 2014. године оператер не сме да користи ваздухоплов који лети по правилима инструменталног летења у ваздушном простору класе *A*, *B* или *C* држава чланица наведених у Анексу I, ако радио-опрема у ваздухоплову нема могућност размака између канала од 8,33 *kHz*.

3. У погледу захтева утврђених у ставу 2. који се односе на опремљеност радио-опремом са размаком између канала од 8,33 *kHz*, оператер не сме да користи ваздухоплов који лети по правилима визуелног летења у подручјима у којима се користи размак између

канала од 8,33 kHz, ако радио-опрема у ваздухоплову нема могућност размака између канала од 8,33 kHz.

4. Не доводећи у питање члан 2. став 5, од 1. јануара 2018. године оператер не сме да користи ваздухоплов у ваздушном простору у којем се захтева опремљеност радио-опремом, изузев ако радио-опрема у ваздухоплову има могућност размака између канала од 8,33 kHz.

Члан 6.

Захтеви у погледу конверзија у 8,33 kHz

1. Државе чланице морају да обезбеде да за секторе чија је доња граница на нивоу *FL 195* или изнад, све доделе говорних фреквенција буду конвертоване у размак између канала од 8,33 kHz.

2. Ако у изузетним околностима не постоји могућност поступања у складу са ставом 1, државе чланице обавештавају Комисију о разлозима.

3. Државе чланице наведене у Анексу I су дужне да, најкасније до 31. децембра 2014. године, спроведу одређени број нових конверзија размака између канала од 8,33 kHz, који износи најмање 25% од укупног броја додела фреквенција од 25 kHz у централном регистру, а које су додељене одређеном центру обласне контроле летења (ACC) у држави чланици. Те конверзије се не ограничавају на ACC доделе фреквенција и не обухватају доделе фреквенција за комуникације оперативне контроле.

4. Укупан број додела државних фреквенција од 25 kHz ACC наведених у ставу 3, не обухвата:

а) доделе фреквенција код којих се користи емитовање са помереним носиоцем сигнала од 25 kHz;

б) доделе фреквенција које остају у размаку између канала од 25 kHz због безбедносних захтева;

ц) доделе фреквенција од 25 kHz које се користе због државних ваздухоплова.

5. Државе чланице наведене у Анексу I, најкасније до 31. децембра 2013. године, достављају Комисији број конверзија које се могу постићи у складу са ставом 3.

6. Ако не може да постигне циљ од 25% предвиђен у ст. 3. и 4, држава чланица у свом обавештењу Комисији мора да образложи зашто није постигла циљ и да предложи други датум до којег ће обавити конверзије.

7. У обавештењу Комисији се, такође, наводе доделе фреквенција за које конверзија није изводљива и наводе се разлози за то.

8. Државе чланице наведене у Анексу I морају да обезбеде да од 1. јануара 2015. године све доделе фреквенција за комуникације оперативне контроле у централном регистру буду доделе фреквенција са размаком између канала од 8,33 kHz.

9. Ако из техничких разлога не може да се обезбеди усклађеност са ставом 8, државе чланице, најкасније до 31. децембра 2014. године, обавештавају Комисију о додели фреквенција за комуникације оперативне контроле које се неће конвертовати и достављају образложење за неизвршавање конверзије.

10. Државе чланице морају да обезбеде да се, најкасније до 31. децембра 2018. године, све доделе фреквенција конвертују у размак између канала од 8,33 kHz, изузев:

а) додела фреквенција које остају у размаку између канала од 25 kHz због безбедносних захтева;

б) додела фреквенција од 25 *kHz* које се користе за опслуживање државних ваздухоплова.

Члан 7.

Обавезе пружалаца услуга у ваздушној пловидби

1. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби морају да обезбеде да њихови системи за говорну комуникацију са размаком између канала од 8,33 *kHz* омогуће оперативно прихватљиву говорну комуникацију између контролора и пилота у области оперативног покривања.

2. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби спроводе поступке обавештавања и почетне координације у својим системима за обраду података о лету у складу са Уредбом Комисије (ЕЗ) бр. 1032/2006, на следећи начин:

а) информација о могућности размака између канала од 8,33 *kHz* која се односи на лет, преноси се између јединица *АТС-а*;

б) информација о могућности размака између канала од 8,33 *kHz* која се односи на лет, доступна је на одговарајућој радној позицији;

ц) контролор мора да има средства за промену информације о могућности размака између канала од 8,33 *kHz* која се односи на лет.

Члан 8.

Повезани поступци

1. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери и други корисници радио-уређаја морају да обезбеде да се за идентификацију преносног канала у радио-телефонијским комуникацијама користи свих шест цифара нумеричке ознаке, изузев ако су пета и шеста цифра нуле, у ком случају се користе само прве четири цифре.

2. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери и други корисници радио-уређаја морају да обезбеде да њихови поступци за говорну комуникацију ваздух-земља буду у складу са одредбама *ИКАО* из тачке 3. Анекса II.

3. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби морају да обезбеде да поступци који се примењују на ваздухоплове опремљене радио-уређајима са могућношћу размака између канала од 8,33 *kHz* и на ваздухоплове који нису опремљени таквом опремом буду наведени у споразумима о координацији између јединица *АТС*.

4. Сви оператери и њихови заступници морају да обезбеде да се слово *У* унесе у тачку 10. плана лета за ваздухоплове опремљене радио-уређајима који имају могућност размака између канала од 8,33 *kHz*.

5. Оператери и њихови заступници морају да обезбеде да се приликом планирања лета у ваздушном простору у коме се захтева опремљеност радио-уређајима са могућношћу размака између канала од 8,33 *kHz*, у план лета унесе одговарајући индикатор за ваздухоплове који нису опремљени таквом опремом, али им је одобрен изузетак од обавезе опремљености таквом опремом.

6. У случају промене статуса могућности размака између канала од 8,33 *kHz* која се односи на лет, оператери или њихови заступници шаљу *IFPS* поруку о измени са одговарајућим индикатором унетим у одговарајућу рубрику.

7. Менаџер мреже мора да обезбеди да *IFPS* обрађује и дистрибуира информације о могућности размака између канала од 8,33 *kHz*, које добије у плановима лета.

Члан 9.

Аранжмани за државне ваздухоплове

1. Државе чланице морају да обезбеде да државни ваздухоплови намењени за превоз који обављају летове изнад *FL 195* буду опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од *8,33 kHz*.

2. Ако ограничења при набавци спречавају усклађеност са ставом 1, државе чланице морају да обезбеде да државни ваздухоплови намењени за превоз који обављају летове изнад *FL 195* буду опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од *8,33 kHz* најкасније до 31. децембра 2012. године.

3. Државе чланице морају да обезбеде да државни ваздухоплови који нису намењени за превоз, а обављају летове изнад *FL 195* буду опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од *8,33 kHz*.

4. Државе чланице могу да дозволе неусклађеност са ставом 3. због:

- а) обавезујућих техничких или буџетских ограничења;
- б) ограничења при набавци.

5. Ако ограничења при набавци спречавају усклађеност са ставом 3, државе чланице морају да обезбеде да државни ваздухоплови који нису намењени за превоз, а обављају летове изнад *FL 195*, буду опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од *8,33 kHz*, најкасније до 31. децембра 2015. године.

6. Државе чланице морају да обезбеде да нови државни ваздухоплови који се користе од 1. јануара 2014. године буду опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од *8,33 kHz*.

7. Државе чланице морају да обезбеде да од 1. јануара 2014. године сви радио-уређаји уграђени у државне ваздухоплове који морају да се унапреде, после унапређења имају могућност размака између канала од *8,33 kHz*.

8. Државе чланице морају да обезбеде да сви државни ваздухоплови буду опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од *8,33 kHz*, најкасније до 31. децембра 2018. године.

9. Не доводећи у питање националне поступке за достављање информација о државним ваздухопловима, државе чланице достављају Комисији, најкасније до 30. јуна 2018. године, списак државних ваздухоплова који не могу да буду опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од *8,33 kHz* у складу са ставом 8. због:

- а) обавезујућих техничких или буџетских ограничења;
- б) ограничења при набавци.

10. Ако ограничења при набавци спречавају усклађеност са ставом 8, државе чланице, такође, достављају Комисији, најкасније до 30. јуна 2018. године, датум до којег ће ти ваздухоплови бити опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од *8,33 kHz*. Тај датум не сме бити после 31. децембра 2020. године.

11. Став 8. не примењује се у погледу државних ваздухоплова који ће до 31. децембра 2025. године бити повучени из оперативне употребе.

Члан 10.

Безбедносни захтеви

Државе чланице предузимају неопходне мере како би обезбедиле да за сваку промену постојећих система из члана 2. став 1. или увођење нових система заинтересоване стране спроведу претходну безбедносну процену, укључујући утврђивање опасности и

процену и ублажавање ризика. Током ове безбедносне процене, у обзир се, као минимум, узимају захтеви наведени у Анексу III.

Члан 11.

Усаглашеност или погодност за употребу саставних елемената

1. Пре издавања ЕЗ декларације о усаглашености или погодности за употребу у складу са чланом 5. Уредбе (ЕЗ) бр. 552/2004, произвођачи саставних елемената система наведених у члану 2. став 1. оцењују усаглашеност или погодност за употребу тих делова у складу са захтевима из Дела А Прилога IV ове уредбе.

2. Ако се сертификат издат у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савета односи на саставне елементе, сматра се ЕЗ декларацијом о усаглашености или погодности за употребу ако обухвата доказе о усклађености са захтевима из ове уредбе који се примењују на интероперабилност, перформансе и безбедност.

Члан 12.

Верификација система

1. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби који могу да докажу или су доказали свом националном надзорном телу да испуњавају услове утврђене у Анексу V, спроводе верификацију система из члана 2. став 1. у складу са захтевима утврђеним у Делу Ц Анекса IV.

2. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби који не могу да докажу да испуњавају услове утврђене у Анексу V закључују уговор са именованим телом за верификацију система из члана 2. став 1. Верификација се спроводи у складу са захтевима утврђеним у Делу Д Анекса IV.

3. Ако се сертификат издат у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 односи на системе, он се сматра ЕЗ декларацијом о верификацији, ако обухвата доказе о усклађености са захтевима ове уредбе који се примењују на интероперабилност, перформансе и безбедност.

Члан 13.

Додатни захтеви

1. Државе чланице морају да обезбеде да све релевантне заинтересоване стране буду прописно упознате са захтевима утврђеним у овој уредби и да буду на одговарајући начин оспособљене за своје пословне функције.

2. Менаџер мреже мора да обезбеди да особље које управља *IFPS* у оквиру планирања лета буде прописно упознато са захтевима утврђеним у овој уредби и да буде на одговарајући начин оспособљено за своје пословне функције.

3. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби:

а) припремају и одржавају оперативне приручнике који садрже неопходна упутства и информације како би се њиховом релевантном особљу омогућило да примењују ову уредбу;

б) морају да обезбеде да приручници наведени у тачки а) буду доступни и да се ажурирају, као и да ажурирање и дистрибуција подлежу одговарајућем управљању квалитетом и документацијом;

ц) морају да обезбеде да методе рада и оперативни поступци буду у складу са овом уредбом.

4. Менаџер мреже мора да обезбеди да централна служба за обраду и дистрибуцију планова лета:

а) припреми и одржава оперативне приручнике који садрже неопходна упутства и информације како би своје релевантно особље оспособили за примену ове уредбе;

б) се стара о томе да приручници наведени у тачки а) буду доступни и да се стално ажурирају, као и да њихово ажурирање и дистрибуција подлежу одговарајућем управљању квалитетом и документацијом;

ц) се стара о томе да методе рада и оперативни поступци буду у складу са овом уредбом.

5. Оператери морају да обезбеде да особље које рукује радио-опремом буде прописно упознато са овом уредбом, да буде на одговарајући начин оспособљено за употребу те опреме и да упутства, ако је то изводљиво, буду доступна у пилотској кабини.

6. Државе чланице предузимају неопходне мере како би обезбедиле усклађеност са овом уредбом, укључујући објављивање релевантних информација у националном зборнику ваздухопловних информација.

Члан 14.

Изузећа

1. У оквиру члана 4. став 1. Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 730/2006, државе чланице могу да издају привремена изузећа од обавеза у погледу опремљености ваздухоплова утврђених у члану 5. став 1. ове уредбе за летове који се обављају по правилима визуелног летења.

2. Државе чланице могу да предузимају локалне мере којима одобравају изузећа од усклађености са чланом 4. став 5, чланом 5. став 4. и чланом 6. став 10. за случајеве са ограниченим утицајем на мрежу.

3. Државе чланице које предузимају локалне мере из става 2. пружају Комисији детаљне информације којима образлажу потребу за изузећима, најкасније годину дана пре датума наведених у члану 4. став 5, члану 5. став 4. и члану 6. став 10.

4. У року од шест месеци од пријема детаљних информација од држава чланица у складу са ставом 3. и после консултација са менаџером мреже, Комисија може да преиспита свако изузеће одобрено у складу са ставом 2, ако утицај на мрежу није ограничен.

Члан 15.

Стављање ван снаге

Уредба (ЕЗ) бр. 1265/2007 ставља се ван снаге.

Члан 16.

Ступање на снагу

Ова уредба ступа на снагу двадесетог дана од дана објављивања у Службеном листу Европске уније.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Бриселу, 16. новембра 2012. године.

АНЕКС I
Државе чланице наведене у чл. 5. и 6.

Државе чланице наведене у члану 5. став 2 и члану 6. ст. 3, 5. и 8. су:

- Немачка,
- Ирска,
- Француска,
- Италија,
- Луксембург,
- Мађарска,
- Холандија,
- Аустрија,
- Уједињено Краљевство.

АНЕКС II
ICAO одредбе наведене у чл. 4. и 8.

1. Поглавље 2. „Мобилни ваздухопловни сервис”, Одељак 2.1. „Карактеристике *VHF* система за комуникацију ваздух-земља” и Одељак 2.2. „Карактеристике система земаљских уређаја” Анекса 10. Чикашке конвенције, Том III, Део 2. (друго издање, јул 2007. године, које обухвата амандман број 90).

2. Поглавље 2. „Мобилни ваздухопловни сервис”, Одељак 2.1. „Карактеристике *VHF* система за комуникацију ваздух-земља”, Одељак 2.3.1. „Функција предаје” и Одељак 2.3.2. „Функција пријема”, изузев Пододељка 2.3.2.8. „*VDL* - Перформансе отпорности на сметње” Анекса 10. Чикашке конвенције, Том III, Део 2. (друго издање, јул 2007. године, које обухвата амандман број 90).

3. Одељак 12.3.1.5. „Размак између канала од 8,33 *kHz*” из документа *ICAO PANS-ATM 4444* (16. издање из 2016. године, које обухвата амандман број 7А).

АНЕКС III
Захтеви из члана 10. које треба узети у разматрање при безбедносној процени

1. Захтеви у погледу интероперабилности и перформанси који су утврђени у члану 4. ст. 6, 7. и 8, члану 7. ст. 1. и 2. узимају се у разматрање при безбедносној процени.

2. Захтеви у погледу повезаних поступака утврђени у члану 8. узимају се у разматрање при безбедносној процени.

3. Правила за државне ваздухоплове утврђена у члану 9. ст. 13. и 14. узимају се у разматрање при безбедносној процени.

4. Захтеви којима се подржава усклађеност, утврђени у члану 13. ст. 1, 2, 5. и 6, узимају се у разматрање при безбедносној процени.

5. Пре уписа у централни регистар, државе чланице морају да обезбеде да се при конвертовању доделе фреквенције у размак између канала од 8,33 *kHz* нова додела

фреквенције испита у пробном периоду одговарајућег трајања, током којег се верификује безбедно функционисање.

6. Државе чланице морају да обезбеде да конверзије у канале од 8,33 kHz буду извршене узимајући у обзир смернице ICAO у погледу критеријумима за планирање фреквенција које су описане у Делу II „Критеријуми планирања доделе фреквенција за VHF комуникације ваздух-земља” Приручника за управљање фреквенцијама у Европи - ICAO EUR Doc. 011.

7. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби морају да обезбеде да се објављују и, по потреби, примењују поступци за управљање ваздухопловима који немају опрему од 8,33 kHz, а лете у ваздушном простору у којем се захтева опремљеност радио-уређајима који имају могућност размака између канала од 8,33 kHz.

8. Пружаоци услуга у ваздушној пловидби и/или оператери аеродрома морају да обезбеде да се објављују и, по потреби, примењују поступци за управљање возилима у подручјима аеродрома на којима се користи размак између канала од 8,33 kHz, која немају опрему са размаком између канала од 8,33 kHz.

9. Државе чланице које конвертују доделе фреквенција на размак између канала од 8,33 kHz у било ком делу свог ваздушног простора морају:

а) да обезбеде да оператери ваздухоплова који лете у том ваздушном простору буду обавештени да ти ваздухоплови морају да буду опремљени радио-уређајима са могућношћу размака између канала од 8,33 kHz;

б) да обезбеде пружање одговарајуће обуке члановима летачке посаде који употребљавају радио-уређаје са размаком између канала од 25 kHz у ваздушном простору у којем се захтева опремљеност радио-уређајима са могућношћу размака између канала од 8,33 kHz, како је прецизирано у члану 2. став 5;

ц) да врше локалну процену безбедности пре конверзије, којом се узима у обзир сав очекивани саобраћај у том ваздушном простору и могући проблеми који настану због система за говорну комуникацију који функционише у целокупном околном ваздушном простору.

АНЕКС IV

ДЕО А

Захтеви за оцену усаглашености или погодности за употребу саставних елемената из члана 11.

1. Активностима у оквиру верификације доказује се усаглашеност саставних елемената или њихова погодност за употребу у складу са захтевима ове уредбе који се односе на перформансе, док ови саставни елементи раде у окружењу за тестирање.

2. Ако произвођач примењује модул описан у Делу Б, то се сматра одговарајућим поступком оцењивања усаглашености којим се обезбеђује и декларише усаглашеност саставних елемената. Допуштени су и еквивалентни или строжи поступци.

ДЕО Б
Модул унутрашње контроле производње

1. Овим модулом се описује поступак којим произвођач или његов овлашћени заступник са пословним седиштем у Унији, који извршава обавезе утврђене у тачки 2, обезбеђује и изјављује да ти саставни елементи испуњавају захтеве ове уредбе. Произвођач или његов овлашћени заступник са пословним седиштем у Унији мора да сачини писану декларацију о усаглашености или погодности за употребу у складу са тачком 3. Анекса III Уредбе (ЕЗ) бр. 552/2004.

2. Произвођач мора да утврди техничку документацију описану у тачки 4. Он или његов овлашћени заступник са пословним седиштем у Унији мора да омогући да ова документација буде на располагању релевантним националним надзорним телима ради инспекцијског прегледа, као и пружаоцима услуга у ваздушној пловидби који ове саставне елементе интегришу у своје системе, у периоду од најмање 10 година од израде последњег саставног елемента. Произвођач или његов овлашћени заступник са пословним седиштем у Унији обавештавају државе чланице где и на који начин је поменута техничка документација доступна.

3. Ако произвођач нема пословно седиште у Унији, он одређује лице које ставља саставне елементе на тржиште Уније. То лице (или више њих) обавештава државе чланице где и како се поменута техничка документација може ставити на располагање.

4. Техничком документацијом мора да се докаже усаглашеност саставних елемената са захтевима ове уредбе. Она мора, у мери потребној за процену, да обухвати пројектовање, производњу и функционисање саставних елемената.

5. Произвођач или његов овлашћени заступник мора да држи примерак декларације о усаглашености и погодности за употребу заједно са техничком документацијом.

ДЕО Ц
Захтеви за верификацију система из члана 12. став 1.

1. Верификацијом система из члана 2. став 1. доказује се усаглашеност ових система са захтевима ове уредбе у погледу интероперабилности, перформанси и безбедности у окружењу за процену које одражавају оперативни контекст ових система. Нарочито:

- верификацијом комуникационих система се доказује да се размак између канала од 8,33 kHz употребљава за говорну комуникацију у складу са чланом 4. и да су перформансе система за говорну комуникацију од 8,33 kHz усклађене са чланом 4. став 7,

- верификацијом система за обраду података о лету доказује се да се функционалност описана у члану 7. став 2. правилно спроводи.

2. Верификација система из члана 2. став 1. врши се у складу са одговарајућим и признатим праксама тестирања.

3. Алати за тестирање који се користе за верификацију система из члана 2. став 1. имају одговарајуће функционалности.

4. Верификацијом система из члана 2. став 1. изводе се елементи техничког досијеа који се захтевају тачком 3. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 552/2004, укључујући следеће елементе:

- опис спровођења,

- извештај о прегледима и тестовима извршеним пре стављања система у употребу.

5. Пружалац услуга у ваздушној пловидби управља активностима верификације, а нарочито:

- утврђује одговарајуће окружење за оперативну и техничку процену које одражава оперативно окружење,
- верификује да план тестирања описује укљученост система утврђених у члану 2. став 1. у окружење за оперативну и техничку процену,
- верификује да план тестирања обухвата важеће захтеве ове уредбе у погледу интероперабилности, перформанси и безбедности,
- стара се о доследности и квалитету техничке документације, као и плана тестирања,
- планира организацију тестирања, особље, инсталацију и конфигурацију платформе за тестирање,
- обавља прегледе и тестирања, како је наведено у плану тестирања,
- пише извештај у коме представља резултате прегледа и тестирања.

6. Пружалац услуга у ваздушној пловидби мора да обезбеди да системи наведени у члану 2. став 1. који раде у окружењу за оперативну процену испуњавају захтеве ове уредбе у погледу интероперабилности, перформанси и безбедности.

7. Пошто се обави задовољавајућа верификација усклађености, пружаоци услуга у ваздушној пловидби састављају ЕЗ декларацију о верификацији система и достављају је националном надзорном телу заједно са техничким досијеом, сходно члану 6. Уредбе (ЕЗ) бр. 552/2004.

ДЕО Д

Захтеви за верификацију система из члана 12. став 2.

1. Верификацијом система из члана 2. став 1. доказује се усаглашеност ових система са захтевима ове уредбе у погледу интероперабилности, перформанси и безбедности у условима процене који одражавају оперативни контекст ових система. Нарочито:

- верификацијом комуникационих система доказује се да се размак између канала од 8,33 kHz употребљава за говорну комуникацију у складу са чланом 4. и да су перформансе система за говорну комуникацију од 8,33 kHz усклађене са чланом 4. став 7,
- верификацијом система за обраду података о лету доказује се да се функције описане у члану 7. став 2. правилно спроводе.

2. Верификација система из члана 2. став 1. врши се у складу са одговарајућим и признатим праксама тестирања.

3. Алати за тестирање који се користе за верификацију система из члана 2. став 1. имају одговарајуће функције.

4. У оквиру верификације система из члана 2. став 1. добијају се елементи техничког досијеа који се захтевају тачком 3. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 552/2004, укључујући следеће елементе:

- опис спровођења,
- извештај о прегледима и тестовима извршеним пре стављања система у употребу.

5. Пружалац услуга у ваздушној пловидби утврђује одговарајуће окружење за оперативну и техничку процену које одражава оперативно окружење и организује да именовано тело изврши активности верификације.

6. Именовано тело управља активностима верификације, а нарочито:

- верификује да план тестирања описује укљученост система утврђених у члану 2. став 1. у окружење за оперативну и техничку процену,
 - верификује да план тестирања обезбеђује потпуну покривеност важећих захтева ове уредбе у погледу интероперабилности, перформанси и безбедности,
 - стара се о доследности и квалитету техничке документације, као и плана тестирања,
 - планира организацију тестирања, особље, инсталацију и конфигурацију платформе за тестирање,
 - обавља прегледе и тестирања, како је наведено у плану тестирања,
 - пише извештај у коме представља резултате прегледа и тестирања.
7. Именовано тело мора да обезбеди да системи наведени у члану 2. став 1. који раде у окружењу за оперативну процену испуњавају захтеве у погледу интероперабилности, перформанси и безбедности прописане овом уредбом.
8. По успешно завршеном задатку верификације, именовано тело саставља сертификат о усаглашености у вези са задацима које је извршило.
9. Затим, пружалац услуга у ваздушној пловидби саставља ЕЗ декларацију о верификацији система и доставља је националном надзорном телу заједно са техничким досијеем, сходно члану 6. Уредбе (ЕЗ) бр. 552/2004.

АНЕКС V Услови из члана 12.

1. Пружалац услуга у ваздушној пловидби мора да успостави начине извештавања унутар организације који обезбеђују и доказују непристрасност и независност просуђивања у односу на активности верификације.
2. Пружалац услуга у ваздушној пловидби мора да обезбеди да особље које учествује у поступцима верификације обавља провере са највећим професионалним интегритетом и највећом техничком стручношћу, као и да није под притисцима и подстицајима, пре свега лица или група лица на које резултати тих провера утичу, посебно финансијског типа, који би могли да утичу на просуђивање или резултате провера.
3. Пружалац услуга у ваздушној пловидби мора да обезбеди да особље које учествује у поступцима провере има приступ опреми која му омогућава исправно обављање захтеваних провера.
4. Пружалац услуга у ваздушној пловидби мора да обезбеди да особље које учествује у поступцима верификације буде добро технички и стручно обучено, да има задовољавајуће знање о захтевима верификација које морају да изврше, одговарајуће искуство на таквим пословима, као и способност састављања изјава, евиденција и извештаја који доказују да су верификације обављене.
5. Пружалац услуга у ваздушној пловидби мора да се стара да особље које учествује у поступцима верификације може непристрасно да врши провере. Новчана накнада не сме да зависи од броја извршених провера нити од резултата тих провера.