

SPROVEDBENA REGULATIVA KOMISIJE (EU) 2023/1771

od 12. septembra 2023. godine

o izmjeni Sprovedbene regulative (EU) 2017/373 u pogledu sistema i sastavnih dijelova za upravljanje vazдушnim saobraćajem i pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi i o stavljanju van snage Regulative (EZ) br. 1032/2006, (EZ) br. 633/2007 i (EZ) br. 262/2009

Član 1

Izmjene Sprovedbene regulative (EU) 2017/373

Sprovedbena regulativa (EU) 2017/373 mijenja se kako slijedi:

(1) član 2 mijenja se kako slijedi:

(a) tačka 3 zamjenjuje se sljedećim:

„(3) „Menadžer mreže“ je organ kojem su povjereni zadaci potrebni za izvršavanje funkcija iz člana 6 Regulative (EZ) br. 551/2004;“;

(b) dodaju se tačke (9), (10), (11), (12) i (13):

(9) „Mod S interogator“ označava sistem sastavljen od antene i elektronskih sklopova, koji podržava adresiranje pojedinačnih vazduhoplova putem Mod Select-a („Mod S“);

(10) „prihvatljivi Mod S interogator“ označava Mod S interogator za koji je ispunjen najmanje jedan od sljedećih uslova:

(a) interogator se oslanja, barem djelimično, na sve upite i odgovore Moda S interogatora za prihvatanje ciljeva Moda S;

(b) interogator zaključava prihvaćene Mod S ciljeve kao odgovor na sve Mod S upite, trajno ili privremeno, u dijelu ili cijelom području njegove pokrivenosti; ili

(c) interogator koristi komunikacione protokole sa više lokacija za primjenu data link-a;

(11) „Operator Mod S“ označava lice, organizaciju ili preduzeće koje upravlja ili nudi upravljanje Mode S interogatorom, uključujući:

(a) pružaoce usluga nadzora;

(b) proizvođače Mod S interogatora;

(c) operatore aerodroma;

(d) istraživačke ustanove;

(e) bilo koji drugi subjekt koji ima pravo upravljanja Mod S interogatorom;

(12) „štetna smetnja“ znači smetnja koja sprečava postizanje zahtjeva performansi;

(13) „plan dodjele upitnih kodova interogatora“ znači najnoviji odobreni kompletan skup dodjela upitnih kodova interogatora.“;

(2) u članu 3 dodaje se stav 6a:

„6.a Države članice obezbjeđuju da korišćenje zemaljskog predajnika koji radi na njihovoj teritoriji ne proizvodi štetne smetnje drugim nadzornim sistemima.“;

(3) dodaju se članovi 3e i 3f:

„Član 3e

Dodjela Mod S kodova interogatora

1. Države članice obezbjeđuju da se promjene u dodjeli koda interogatora koje proizilaze iz ažuriranja plana dodjele kodova interogatora saopštavaju relevantnim operatorima Moda S pod njihovom nadležnošću u roku od 14 kalendarskih dana od dana prijema ažuriranog plana dodjele kodova interogatora.

2. Države članice, najmanje svakih 6 mjeseci putem sistema za dodjelu kodova interogatora, stavljaju na raspolaganje drugim državama članicama ažuriranu evidenciju o dodjeli i korišćenju kodova interogatora od strane prihvatljivih Mod S interogatora u okviru njihovog područja nadležnosti.

3. U slučaju preklapanja između pokrivenosti Mod S interogatora koji se nalazi u okviru područja nadležnosti države članice i pokrivenosti Mod S interogatora koji se nalazi u okviru područja nadležnosti treće zemlje, ta država članica:

(a) obezbjeđuje da je treća država obaviještena o sigurnosnim zahtjevima u vezi sa dodjelom i korišćenjem kodova interogatora;

(b) preduzima potrebne mjere za koordinaciju korišćenja kodova interogatora sa određenom trećom državom.

4. Država članica obavještava pružaoce usluga u vazdušnom saobraćaju pod svojom nadležnošću o Mod S interogatorima koji djeluju pod odgovornošću treće zemlje za koju dodjela kodova interogatora Moda S nije koordinisana.

5. Države članice provjeravaju validnost zahtjeva za kodove interogatora primljenih od operatora Moda S prije nego što stave kodove interogatora na raspolaganje putem sistema za dodjelu kodova interogatora za koordinaciju, kako je utvrđeno u tački 15 Priloga IV Sprovedbene regulative Komisije (EU) 2019/123 (*).

* SPROVEDBENA REGULATIVA KOMISIJE (EU) 2019/123 od 24. januara 2019. godine o utvrđivanju detaljnih pravila za sprovođenje mrežnih funkcija za upravljanje vazdušnim saobraćajem (ATM) i stavljanju van snage Regulative Komisije (EU) br. 677/2011 (OJ L 28, 31.1.2019, p. 1).“;

6. Države članice obezbjeđuju da operatori Moda S, osim pružaoca usluga nadzora, ispunjavaju tačku CNS.TR.205 u Prilogu VIII.

7. Zahtjevi utvrđeni u st. 1 do 6 ne primjenjuju se u vazdušnom prostoru Jedinostvenog evropskog neba koji nije dio evropske (EUR) regije Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO).

Član 3f

Korišćenje vazdušnog prostora Jedinostvenog evropskog neba

1. U kontekstu zaštite spektra, države članice obezbjeđuju da transponder sekundarnog nadzornog radara u bilo kojem vazduhoplovu koji leti iznad države članice ne bude izložen prekomjernim upitima koje šalju zemaljski nadzorni interogatori i koji ili izazivaju odgovore ili, iako ne izazivaju odgovor, imaju dovoljnu snagu da pređu minimalni prag prijemnika transpondera sekundarnog nadzornog radara. U slučaju neslaganja između država članica u vezi sa potrebnim mjerama, relevantne države članice to pitanje podnose Komisiji na postupanje.

2. Države članice obezbjeđuju da se sve dodjele govornih frekvencija konvertuju u razmak kanala od 8,33 kHz. Zahtjevi za konverziju ne primjenjuju se na dodjele frekvencija:

(a) koje će ostati unutar razmaka kanala od 25 kHz na sljedećim frekvencijama:

(1) frekvencija za hitne slučajeve (121,5 MHz);

(2) pomoćna frekvencija za operacije traganja i spašavanja (123,1 MHz);

(3) frekvencije VHF digitalne veze (VDL) dodijeljene za korišćenje unutar vazdušnog prostora Jedinostvenog evropskog neba;

(4) frekvencije sistema za adresiranje i izvještavanje o komunikacijama vazduhoplova (ACARS) (131.525 MHz, 131.725 MHz i 131.825 MHz);

(b) gdje se koristi rad sa ofsetnim nosiocem unutar razmaka kanala od 25 kHz.

3. Zahtjevi utvrđeni u stavu 2 ovog člana ne primjenjuju se ni u vazdušnom prostoru Jedinostvenog evropskog neba koji nije dio ICAO EUR regiona, niti u Kanarskoj regiji za letne informacije (FIR)/Gornjoj informacionoj regiji (UIR).

4. Izuzeća od obaveze da se obezbijedi da se sve dodjele frekvencija pretvore u razmak kanala od 8,33 kHz za slučajeve koji imaju ograničen uticaj na mrežu, koje su odobrile države članice u skladu sa članom 14 stav 2 Sprovedbene regulative (EU) br. 1079/2012, a koja su saopštena Komisiji, ostaju na snazi.

5. Države članice uspostavljaju i objavljuju u nacionalnim zbornicima vazduhoplovnih informacija, gdje je to primjenljivo, procedure za postupanje vazduhoplovima koji nisu opremljeni:

(a) Mod-S transponderima sekundarnog nadzornog radara;

(b) radio uređajima koji imaju mogućnost razmaka kanala od 8,33 kHz.

(4) Prilozi I, II, III, IV, VIII, IX, X i XII mijenjaju se u skladu sa Prilogom ove Regulative.

Član 2

Stavljanje van snage

Regulative (EZ) br. 1032/2006, (EZ) br. 633/2007 i (EZ) br. 262/2009 stavljaju se van snage.

Član 3

Stupanje na snagu

Ova regulativa stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

Ova regulativa obavezujuća je u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjeno u Briselu 12. septembra 2023. godine.

Za Komisiju

Predsjednica

Ursula VON DER LEJEN

PRILOG

Prilozi I, II, III, IV, VIII, IX, X i XII Sprovedbene regulative (EU) 2017/373 mijenjaju se kako slijedi:

(1) Prilog I mijenja se kako slijedi:

(a) dodaje se se tačka (30a):

„(30a) „ATM/ANS oprema“ su ATM/ANS sastavni djelovi kako su definisani u članu 3 stav 6 Regulative (EU) 2018/1139 i sistemi ATM/ANS kako su definisani u članu 3 stav 7 te regulative, ne uključujući sastavne dijelove u vazduhoplovu, koji podliježu Regulativi Komisije (EU) br. 748/2012 (*);

(*) Regulative Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. avgusta 2012. godine o utvrđivanju sprovedbenih pravila za sertifikaciju plovidbenosti i ekološkoj sertifikaciji vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, kao i za sertifikaciju organizacija za projektovanje i proizvodnju (SL L 224, 21.8.2012, str. 1)“;(b) dodaje se sljedeća tačka (34a):

„(34a) „granica“ je horizontalna ili vertikalna ravan koja označava vazdušni prostor u kojem ATC jedinica pruža usluge vazdušnog saobraćaja;“;

(c) dodaju se sljedeće tač. (39a) i (39b):

„(39a) „podaci o koordinaciji“ su podaci od interesa za operativno osoblje u vezi sa procesom obavještanja, koordinacije i primopredaje letova, kao i sa procesom civilno-vojne koordinacije;

(39b) „tačka koordinacije“ (COP) je tačka na granici ili u blizini granice koju koriste i navode ATC jedinice u procesima koordinacije;“;

(d) dodaje se sljedeća tačka (40a):

„(40a) „data link usluga“ je skup povezanih transakcija upravljanja vazdušnim saobraćajem, podržanih komunikacijama data link veze vazduh-zemlja, koje imaju jasno definisan operativni cilj i počinju i završavaju se operativnim događajem;“;

(e) dodaje se sljedeća tačka (46a):

„(46a) „prihvatljivi kod interogatora“ je bilo koji kod među II kodovima i SI kodovima, osim:

(a) II kod 0;

(b) koda (-ova) interogatora, koji su rezervisani za upravljanje i dodjelu od strane vojnih subjekata, uključujući međuvladine organizacije, a posebno Organizaciju Sjevernoatlantskog saveza (NATO); “;

(f) dodaje se sljedeća tačka (47a):

„(47a) „predviđeni podaci“ su tačka koordinacije, predviđeno vrijeme vazduhoplova i očekivani nivo leta vazduhoplova na tački koordinacije;“;

(g) dodaje se sljedeća tačka (62a):

„(62a) „slijed sprovođenja“ označava vremenski ograničen redoslijed sprovođenja dodjela kodova interogatora koje operatori Moda S moraju poštovati kako bi izbjegli privremene konflikte kodova interogatora;“;

(h) dodaje se sljedeća tačka (73a):

(73a) „obaviještena jedinica“ označava ATC jedinicu koja je primila informacije o obavještenju;“;

(i) dodaje se sljedeća tačka (81a):

„(81a) „prijemna jedinica“ označava jedinicu kontrole letenja koja prima podatke;“;

(j) tačka 88 zamjenjuje se sljedećim:

„(88) „sigurnosna direktiva“ je dokument koji izdaje ili donosi nadležni organ i kojim:

(1) se nalažu mjere koje se moraju sprovesti u funkcionalnom sistemu ili se utvrđuju ograničenja njegove operativne upotrebe u cilju ponovnog uspostavljanja sigurnosti, ako dokazi pokazuju da bi u suprotnom sigurnost u vazduhoplovstvu bila ugrožena;

(2) se nalažu mjere koje se moraju izvesti na ATM/ANS opremi koja podliježe izjavi o usaglašenosti izdatoj u skladu sa članom 6 Delegirane regulative Komisije (EU) 2023/1768 (*) kako bi se riješilo utvrđeno stanje koje nije sigurno ili bezbjedno, ili oboje, i kako bi se ponovo uspostavile performanse i interoperabilnost te ATM/ANS opreme, a ako dokazi pokazuju da bi sigurnost, bezbjednost, performanse ili interoperabilnost te opreme na drugi način mogli biti ugroženi.

(*) Delegirana regulativa Komisije (EU) 2023/1768 od 14. jula 2023. godine o utvrđivanju detaljnih pravila za sertifikaciju i izdavanje izjave o usaglašenosti sistema pružanja usluga upravljanja vazdušnim saobraćajem/pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi i sastavnih dijelova pružanja usluga upravljanja vazdušnim saobraćajem/pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi (SL L 228, 15.9.2023., str. 1.);“

(k) dodaje se tač. 107a i 107b:

„(107a) „radno pozicija“ predstavlja namještaj i tehničku opremu sa koje član osoblja koje pruža usluge u vazdušnom saobraćaju obavlja zadatke povezane s njihovim poslom;

(107b) „upozorenje“ je poruka koja se prikazuje na radnom mjestu, kada ne uspije automatski proces koordinacije;“;

(2) Prilog II mijenja se kako slijedi:

(a) u tački ATM/ANS.AR.A.020 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Nadležni organ obavještava Agenciju bez daljeg odlaganja u slučaju bilo kog značajnog problema sa sprovođenjem relevantnih odredbi Regulative (EZ) br. 2018/1139 i delegiranih i sprovedbenih akata donesenih na osnovu nje ili Regulativa (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004, i (EZ) br. 551/2004 primjenljivih na pružaoce usluga.”;

(b) tačka ATM/ANS.AR.A.030 zamjenjuje se sljedećim:

„ ATM/ANS.AR.A.030 Sigurnosne direktive

(a) Nadležni organ izdaje sigurnosnu direktivu kada utvrdi bilo šta od sljedećeg:

- (1) postojanje nesigurnog stanja u funkcionalnom sistemu koji zahtijeva hitne mjere;
- (2) stanje koje štetno utiče na sigurnost, bezbjednost, performanse ili interoperabilnost u opremi koja podliježe izjavi o usaglašenosti u skladu sa članom 6 Delegirane regulative (EU) 2023/1768 i to će stanje vjerovatno postojati ili se razviti u drugoj ATM/ANS opremi.

(b) Sigurnosna direktiva se prosljeđuje relevantnom pružaocu ATM/ANS usluga i sadrži najmanje sljedeće informacije:

- (1) identifikaciju nesigurnog stanja;
- (2) identifikaciju ugroženog funkcionalnog sistema;
- (3) zahtijevane mjere i njihovo obrazloženje;
- (4) vremenski rok za izvršenje zahtijevanih mjera;
- (5) datum stupanja na snagu.

(c) Nadležni organ prosljeđuje kopiju sigurnosne direktive Agenciji i svim drugim zainteresovanim nadležnim organima, u roku od mjesec dana od dana izdavanja.

(d) Nadležni organ provjerava usaglašenost pružaoca ATM/ANS usluga sa sigurnosnim direktivama i direktivama ATM/ANS opreme, kada je primjenljivo.

(c) u tački ANS.AR.C.005 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) U okviru tačke ATM/ANS.AR.B.001 podtačka (a) podpodtačka (1), nadležni organ uspostavlja proces kojim provjerava:

- (1) usaglašenost pružalaca usluga sa primjenljivim zahtjevima definisanim u Prilozima od III do XIII, i svim primjenljivim uslovima vezanim za sertifikat, prije izdavanja tog sertifikata. Sertifikat se izdaje u skladu sa Dodatkom 1 ovog priloga;

- (2) usaglašenost sa svim obavezama koje se tiču sigurnosti u aktu o imenovanju izdatom u skladu sa članom 8 Regulative (EZ) br. 550/2004;
- (3) kontinuiranu usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima pružalaca usluga pod svojim nadzorom;
- (4) sprovođenje ciljeva u pogledu sigurnosti, bezbjednosti i interoperabilnosti, primjenljivih zahtjeva i drugih uslova identifikovanih u izjavi o usaglašenosti za ATM/ANS opremu; tehničkih ograničenja i ograničenja performansi, kao i uslova utvrđenih u sertifikatima za ATM/ANS opremu i/ili izjavama o ATM/ANS opremi; i sigurnosnih mjera, uključujući direktive o ATM/ANS opremi, koje je Agencija propisala u skladu sa tačkom ATM/ANS.EQMT.AR.A.030 Priloga I Delegirane regulative (EU) 2023/1768;
- (5) sprovođenja sigurnosnih direktiva, korektivnih mjera i izvršnih mjera;”;

(d) tačka ATM/ANS.AR.C.050 mijenja se kako slijedi:

(i) podtač. (c), (d), (e) i (f) zamjenjuju se sljedećim:

„(c) Nadležni organ izdaje nalaz nivoa 1 kada utvrdi svaku ozbiljnu neusaglašenost sa primjenljivim zahtjevima Regulative (EU) br. 2018/1139 i delegiranim i sprovedbenim aktima donesenim na osnovu nje, kao i Regulativama (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004 i (EZ) br. 551/2004 i njihovim pravilima sprovođenja, sa procedurama i priručnicima pružalaca ATM/ANS usluga, sa uslovima vezanim za sertifikat, sa aktom o određivanju, ako je primjenljivo, ili sa sadržajem izjave koja predstavlja značajan rizik za sigurnost letenja ili na neki drugi način dovodi u pitanje sposobnost pružaoca usluga da nastavi rad.

Nalazi nivoa 1 uključuju, ali se ne ograničavaju samo na:

- (1) objavljivanje operativnih procedura i/ili pružanje usluga na način koji predstavlja značajan rizik po sigurnost letenja;
- (2) sticanje ili održavanje važenja sertifikata pružaoca usluga dostavljanjem falsifikovane dokazne dokumentacije;
- (3) dokaz zloupotrebe ili neovlašćene upotrebe sertifikata pružaoca usluga;
- (4) nepostojanje krajnjeg odgovornog rukovodioca.

(d) Nadležni organ izdaje nalaz nivoa 2 kada utvrdi svaku drugu neusaglašenost sa primjenljivim zahtjevima Regulative (EU) br. 2018/1139 i delegiranim i sprovedbenim aktima donesenim na osnovu nje, kao i Regulativama (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004 i (EZ) br. 551/2004 i njihovim pravilima sprovođenja, sa procedurama i priručnicima pružalaca ATM/ANS usluga, sa uslovima vezanim za sertifikat, ili sa sadržajem izjave.

(e) Kada je nalaz konstatovan, tokom vršenja nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležni organ, ne dovodeći u pitanje nijednu dodatnu akciju zahtijevanu Regulativom (EU) br. 2018/1139 i delegiranim i sprovedbenim aktima donesenim na osnovu nje, kao i Regulativama (EZ) br. 549/2004, (EZ) br.

550/2004 i (EZ) br. 551/2004 i njihovim pravilima sprovođenja, pisanim putem obavještava pružaoca usluga o nalazu i zahtijeva korektivnu mjeru za otklanjanje utvrđene/utvrđenih neusaglašenosti.

(1) U slučaju nalaza nivoa 1, nadležni organ preuzima neodložne i adekvatne akcije, i može, po potrebi, da ograniči, suspenduje ili ukine sertifikat u cjelini ili djelimično, istovremeno obezbjeđujući kontinuitet pružanja usluga pod uslovom da sigurnost nije ugrožena, a u slučaju Menadžera mreže, da obavijesti Komisiju. Preduzete mjere zavise od ozbiljnosti nalaza i ostaju na snazi sve dok pružalac ATM/ANS usluga uspješno ne sprovede korektivnu mjeru.

(2) U slučaju nalaza nivoa 2, nadležni organ:

(i) odobrava pružaocu usluga rok za sprovođenje korektivne mjere koji je naveden u akcionom planu koji odgovara prirodi nalaza;

(ii) procjenjuje korektivnu mjeru i plan sprovođenja predložen od strane pružaoca usluga i ako procijeni da su dovoljni za otklanjanje neusaglašenosti, prihvata ih.

(3) U slučaju nalaza nivoa 2, ako pružalac usluga ne dostavi plan korektivnih mjera koji je prihvatljiv nadležnom organu u zavisnosti od nalaza, ili ako pružalac usluga ne uspije da sprovede korektivnu mjeru u roku koji je prihvaćen ili produžen od strane nadležnog organa, nalaz se može podići na nivo 1 i može se preduzeti mjera na način propisan u podpodtački (1).

(f) Nadležni organ, ako otkrije da pružalac ATM/ANS usluga integriše ATM/ANS opremu u svoj funkcionalni sistem ne obezbjeđujući usaglašenost sa tačkom ATM/ANS.OR.A.045 podtačka (g), uzimajući u obzir potrebu da se obezbijedi sigurnost i kontinuitet operacija, preuzima sve mjere potrebne za ograničavanje područja primjene relevantne ATM/ANS opreme ili zabranjuje njenu upotrebu pružiocima ATM/ANS usluga pod svojim nadzorom.”;

(ii) dodaje se podtačka (g):

„(g) U slučajevima za koje se ne zahtijevaju nalazi nivoa 1 ili 2, nadležni organ može utvrditi opservacije.”;

(3) Prilog III mijenja se kako slijedi:

(a) u tački ATM/ANS.OR.A.045 dodaju se podtač. od (g) do (j):

„(g) Prije integrisanja ATM/ANS opreme u funkcionalni sistem, pružalac ATM/ANS usluga obezbjeđuje da:

(1) Agencija sertifikuje novu ili izmijenjenu ATM/ANS opremu u skladu sa Delegiranom regulativom (EU) 2023/1768, a proizvodi je odobrena organizacija za projektovanje ili proizvodnju u skladu sa Sprovedbenom regulativom Komisije (EU) 2023/1769 (*); ili

(2) odobrena organizacija za projektovanje u skladu sa Delegiranom regulativom (EU) 2023/1768 deklariše novu ili izmijenjenu ATM/ANS opremu koju je proizvela odobrena organizacija za projektovanje ili proizvodnju u skladu sa Sprovedbenom regulativom (EU) 2023/1769; ili

(3) se za novu ili izmijenjenu ATM/ANS opremu izdaje izjava o usaglašenosti u skladu sa članom 6 stav (1) Delegirane regulative (EU) 2023/1768; ili

(4) ako ATM/ANS oprema ne podliježe procjeni usklađenosti na osnovu Delegirane regulative (EU) 2023/1768, provjerava se da je konkretna ATM/ANS oprema u skladu sa primjenljivim specifikacijama i uslovima.

(h) Pružalac ATM/ANS mora da potvrdi da je ATM/ANS oprema u skladu sa specifikacijama proizvođača opreme, uključujući instalaciju i testiranje na licu mjesta

(i) Prije nego što stavi ATM/ANS opremu u upotrebu, pružalac ATM/ANS usluga obezbjeđuje da izmijenjeni funkcionalni sistem koji integriše tu ATM/ANS opremu ispunjava sve primjenljive zahtjeve i utvrđuje sva odstupanja i ograničenja.

(j) Kada stavi ATM/ANS opremu u upotrebu, pružalac ATM/ANS usluga obezbjeđuje da se ATM/ANS oprema, ili izmijenjena oprema, koristi (upotrebljava) u skladu sa uslovima upotrebe i svim primjenljivim ograničenjima, i da ispunjava sve primjenljive zahtjeve.

(*) Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2023/1769 od 12. septembra 2023. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih procedura za odobravanje organizacija uključenih u projektovanje ili proizvodnju sistema i sastavnih dijelova za upravljanje vazдушnim saobraćajem/pružanje usluga u vazdušnoj plovitbi i o izmjeni Sprovedbene regulative (EU) 2023/203 (SL L 228, 15.9.2023., str. 19).";

(b) tačka ATM/ANS.OR.A.060 zamjenjuje se sljedećim:

„ ATM/ANS.OR.A.060 Neposredna reakcija na sigurnosni problem

(a) Pružalac usluga sprovodi sve sigurnosne mjere, uključujući sigurnosne direktive, naložene od strane nadležnog organa u skladu sa tačkom ATM/ANS.AR.A.025 podtačka (c).

Ako se sigurnosna direktiva izdaje radi ispravljanja stanja iz izjave o usaglašenosti koja je izdata u skladu sa članom 6 Delegirane regulative (EU) 2023/1768, pružalac ATM/ANS usluga, osim ako nadležni organ odredi drukčije u slučaju da je potrebno hitno djelovanje:

- (1) predlaže odgovarajuću korektivnu akciju i detalje o tom predlogu dostavlja nadležnom organu na odobrenje;
- (2) nakon odobrenja nadležnog organa postupa u skladu s njim.”;

(c) u tački ATM/ANS.OR.B.005 podtačka (a) dodaje se podpodtačka (8):

- (8) „proces kojim se obezbjeđuje da je projekat ATM/ANS opreme ili izmjene tog projekta, prema članu 6 Delegirane regulative (EU) 2023/1768 u skladu sa primjenljivim specifikacijama, uključujući nezavisnu funkciju provjere dokazivanja usaglašenosti na osnovu koje pružalac ATM/ANS usluga izdaje izjavu o usaglašenosti i povezanu dokumentaciju o usaglašenosti.”

(d) tačka ATM/ANS.OR.D.025 mijenja se kako slijedi:

(1) podtačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Menadžer mreže dostavlja godišnji plan svojih aktivnosti Komisiji i Agenciji. Ovaj izvještaj obuhvata njegovu operativnu efikasnost, kao i značajne aktivnosti i razvojne projekte, posebno u oblasti sigurnosti.“;

(2) u podtački (d) podpodtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) efikasnost Menadžera mreže u odnosu na ciljeve efikasnosti utvrđene u Mrežnom strateškom planu, poređenjem ostvarene efikasnosti i efikasnosti iz Mrežnog operativnog plana korišćenjem indikatora efikasnosti definisanih u Mrežnom operativnom planu;

(4) Prilog IV mijenja se kako slijedi:

(a) tačka ATS.OR.400 zamjenjuje se sljedećim:

„ ATS.OR.400 Usluge vazduhoplovne mobilne komunikacije (vazduh-zemlja) – opšte

(a) Pružalac usluga u vazдушnom saobraćaju koristi govornu ili komunikaciju putem *data link*-a, ili oboje, u komunikaciji vazduh-zemlja za potrebe usluga u vazдушnom saobraćaju.

(b) Kada se govorna komunikacija vazduh-zemlja zasniva na razmaku kanala od 8,33 kHz, pružalac usluga u vazдушnom saobraćaju obezbjeđuje da:

(1) svi dijelovi opreme za govornu komunikaciju vazduh-zemlja uključuju mogućnost razmaka kanala od 8,33 kHz i da se mogu podesiti na razmak kanala od 25 kHz;

(2) sve dodjele govornih frekvencija imaju mogućnost razmaka kanala od 8,33 kHz;

(3) procedure koje se primjenjuju na vazduhoplove opremljene radio-uređajima koji imaju mogućnost razmaka kanala od 8,33 kHz i na vazduhoplove koji nisu opremljeni takvom opremom, u skladu sa primopredajom između jedinica usluga u vazдушnom saobraćaju, navedene su u sporazumima o koordinaciji između tih ATS jedinica;

(4) vazduhoplovi koji nisu opremljeni radio-uređajima sa mogućnošću razmaka kanala od 8,33 kHz mogu se prihvatiti, pod uslovom da se njima može sigurno rukovati unutar ograničenja kapaciteta sistema upravljanja u vazдушnom saobraćaju na UHF ili pri dodjeli frekvencija od od 25 kHz; i

(5) državi članici, koja ga je odredila, godišnje dostavlja svoje planove za rukovanje državnim vazduhoplovima koji nisu opremljeni radio-uređajima sa mogućnošću razmaka kanala od 8,33 kHz, uzimajući u obzir ograničenja kapaciteta povezana sa procedurama koje su države članice objavile u svojim nacionalnim zbornicima vazduhoplovnih informacija (AIP).

(c) Kada se za pružanje usluge kontrole letenja koristi direktna dvosmjerna govorna ili komunikacija putem *data link*-a između pilota i kontrolora, pružalac usluga u vazдушnom saobraćaju obezbjeđuje uređaje za snimanje na svim takvim komunikacionim kanalima vazduh-zemlja.

(d) Kada se za pružanje usluga letnog informisanja, uključujući usluge letnog informisanja na aerodromu (AFIS), koriste direktne dvosmjerne govorne ili komunikacije putem *data link*-a između vazduha i zemlje, pružalac usluga u vazдушnom saobraćaju obezbjeđuje opremu za snimanje na svim

takvim komunikacionim kanalima između vazduha i zemlje, osim ako nadležni organ ne propiše drukčije.

„ ATS.OR.415 Usluge vazduhoplovne mobilne komunikacije (vazduh-zemlja) – usluga oblasne kontrole

Pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju obezbeđuje da:

(a) komunikaciona sredstva vazduh-zemlja omogućavaju dvosmjernu govornu komunikaciju između jedinice koja pruža uslugu oblasne kontrole letenja i odgovarajuće opremljenog vazduhoplova koji leti bilo gdje unutar kontrolisanog područja ili područjâ; i

(b) komunikaciona sredstva vazduh-zemlja omogućavaju dvosmjernu komunikaciju podataka između jedinice koja pruža uslugu oblasne kontrole letenja i odgovarajuće opremljenog vazduhoplova koji leti unutar vazdušnog prostora iz tačke AUR.COM.2001 Sprovedbene regulative Komisije (EU) 2023/1770 (*), radi pružanja usluga putem *data link*-a iz tačke AUR.COM.2005 podtačka (a) podpodtačka (1) te Sprovedbene regulative.

(*) Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2023/1770 od 12. septembra 2023. godine o utvrđivanju odredbi o opremi vazduhoplova potrebnoj za korišćenje vazdušnog prostora Jedininstvenog evropskog neba i operativnim pravilima u vezi sa korišćenjem vazdušnog prostora Jedininstvenog evropskog neba i o stavljanju van snage Regulative (EZ) br. 29/2009 i Sprovedbenih regulativa (EU) br. 1206/2011, (EU) br. 1207/2011 i (EU) br. 1079/2012 (SL L 228 od 15. 9. 2023. godine, str. 39)“;

„ ATS.OR.430 Usluge vazduhoplovne fiksne komunikacije (zemlja-zemlja) – opšte

(a) Pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju obezbeđuje da se u komunikaciji zemlja-zemlja za potrebe usluga u vazdušnom saobraćaju koristi direktna govorna komunikacija ili komunikacija putem *data link*-a, ili oboje.

b) Kada je komunikacija u svrhu koordinacije kontrole letenja podržana automatizacijom, pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju obezbeđuje da:

(1) se primjenjuju odgovarajuća sredstva za automatsko primanje, čuvanje, obradu, izdvajanje i prikazivanje, kao i prenos relevantnih informacija o letu;

(2) otkazi ili nepravilnosti takve automatizovane koordinacije jasno se prikazuju kontroloru ili kontrolorima letenja odgovornim za koordinaciju letova u jedinici koja predaje (vazduhoplov);

(3) upozorenja u vezi sa razmjenom sistemskih informacija prikazuju se relevantnim radnim mjestima;

(4) informacije o relevantnim procesima razmjene sistemskih informacija dostavljaju se kontrolorima letenja;

(5) kontrolori letenja raspolažu sredstvima za izmjenu razmijenjenih informacija o letu.’;

(d) ubacuje se sljedeća tačka ATS.OR.446:

„ ATS.OR.446 Nadzorni podaci

(a) Pružaoci usluga u vazdušnom saobraćaju ne smiju koristiti podatke iz Mode S interogatora koji rade pod odgovornošću treće zemlje ako dodjela koda interogatora nije koordinisana.

(b) Pružaoci usluga u vazdušnom saobraćaju obezbjeđuju da su implementirane neophodne mogućnosti kako bi kontrolori letenja mogli da uspostave individualnu identifikaciju vazduhoplova koristeći funkciju identifikacije vazduhoplova u silaznoj vezi(downlinked), kako je detaljno opisano u Dodatku 1.

(c) Pružaoci usluga u vazdušnom saobraćaju obezbjeđuju nesmetane operacije unutar vazdušnog prostora pod svojom odgovornošću i na granici sa susjednim vazdušnim prostorima primjenom odgovarajućih minimalnih zahtjeva za razdvajanje vazduhoplova.;

(e) u tački ATS.TR.230 dodaje se sljedeća podtačka (c):

„(c) Koordinacija primopredaje kontrole između jedinica koje pružaju uslugu oblasne kontrole unutar ICAO EUR regije, ili kada je tako dogovoreno sa ili između ostalih jedinica kontrole letenja, je obezbijedena automatizovanim procesima kako je definisano u Dodatku 2.“;

(f) dodaju se sljedeći Dodaci 1 i 2:

„Dodatak 1

Identifikacija pojedinačnih vazduhoplova pomoću funkcije identifikacije vazduhoplova posredstvom silazne veze kako se zahtijeva tačkom ATS.OR.446 podtačka (b)

Funkcija identifikacije vazduhoplova posredstvom silazne veze koristi se na sljedeći način za uspostavljanje identifikacije pojedinačnih vazduhoplova:

(a) Pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju prijavljuje Menadžeru mreže djelove vazdušnog prostora gdje je individualna identifikacija vazduhoplova uspostvaljena korišćenjem funkcije identifikacije vazduhoplova posredstvom silazne veze.

(b) SSR kod uočljivosti A1000 dodjeljuje se vazduhoplovu kod kojeg je individualna identifikacija vazduhoplova utvrđena korišćenjem funkcije identifikacije vazduhoplova posredstvom silazne veze.

(c) Osim kada se primjenjuje jedan od uslova navedenih u podtački (d), SSR kod uočljivosti A1000 dodjeljuje se vazduhoplovu u odlasku ili vazduhoplovu za koji je, u skladu sa podtačkom (g), potrebna promjena koda, gdje se primjenjuju sljedeći uslovi:

(1) identifikacija vazduhoplova putem silazne veze podudara se s odgovarajućim unosom u planu leta za taj vazduhoplov;

(2) Menadžer mreže je obavijestio da određeni vazduhoplov ispunjava uslove za dodjeljivanje SSR koda uočljivosti A1000.

(d) SSR kod za uočljivost A1000 ne smije se dodijeliti vazduhoplovima iz podtačke (c) ako se primjenjuje bilo koji od sljedećih uslova:

(1) mjere za nepredviđene situacije koje zahtijevaju dodjeljivanje diskretnih SSR kodova vazduhoplovima uveo je pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi kod kojeg je došlo do neplaniranih prekida rada nadzornog senzora na zemlji;

(2) izuzetne vojne mjere za nepredviđene situacije zahtijevaju od pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi da vazduhoplovima dodijele diskretne SSR kodove;

(3) vazduhoplov koji ispunjava uslove za dodjeljivanje SSR koda za uočljivost A1000 utvrđenog u skladu sa podtačkom (c) izlazi ili je na drugi način preusmjeren van dijela vazdušnog prostora navedenog u podtački (a).

(e) Vazduhoplovima kojima nije dodijeljen SSR kod za uočljivost A1000 utvrđen u skladu sa podtačkom (c) dodjeljuje se SSR kod koji je u skladu sa listom dodjele kodova koju su dogovorile države članice i koordinisale sa trećim zemljama.

(f) Kada je vazduhoplovu dodijeljen SSR kod, provjera se mora izvršiti prvom prilikom kako bi se potvrdilo da je SSR kod koji je postavio pilot identičan onome koji je dodijeljen letu.

(g) SSR kodovi dodijeljeni vazduhoplovima koji se prenose od pružalaca usluga u vazdušnom saobraćaju u susjednim državama automatski se provjeravaju kako bi se ustanovilo da li se dodjele mogu zadržati u skladu sa listom dodjele kodova koju su dogovorile države članice i koordinisale sa trećim zemljama.

(h) Sa susjednim pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi uspostavljaju se formalni aranžmani sa sljedećim minimalnim sadržajem koji uspostavljaju pojedinačnu identifikaciju vazduhoplova korišćenjem diskretnih SSR kodova:

(1) obaveza susjednih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi da vrše primopredaju vazduhoplova sa provjerenim diskretnim SSR kodovima dodijeljenim u skladu sa listom dodjele kodova koju su dogovorile države članice i koordinisale sa trećim zemljama;

(2) obaveza obavještanja jedinice kontrole letenja koja prihvata vazduhoplov o svakoj uočenoj nepravilnosti u radu sastavnih dijelova nadzornih sistema u vazduhoplovu;

(i) Pružaoci usluga u vazdušnom saobraćaju obezbjeđuju da dodjeljivanje diskretnih SSR kodova u skladu sa listom dodjele kodova koju su dogovorile države članice i koordinisale sa trećim zemljama, radi utvrđivanja pojedinačne identifikacije vazduhoplova, ispunjava sljedeće:

(1) SSR kodovi se automatski dodjeljuju vazduhoplovima u skladu sa listom dodjele kodova koju su dogovorile države članice i koordinisale sa trećim zemljama;

(2) SSR kodovi dodijeljeni vazduhoplovima, koje primopredaju pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi iz susjednih država, provjeravaju se kako bi se ustanovilo da li se dodjele mogu zadržati u skladu sa listom dodjele kodova koju su dogovorile države članice i koordinisale sa trećim zemljama;

(3) SSR kodovi se klasifikuju u različite kategorije kako bi se omogućilo diferencirano dodjeljivanje kodova;

(4) SSR kodovi iz različitih kategorija navedenih u podpodtački (3) dodjeljuju se prema smjerovima letova;

(5) višestruke istovremene dodjele istog SSR koda vrše se letovima koji se obavljaju u smjerovima bez konflikta kodova;

(6) kontrolori letenja se automatski obavještavaju kada se dodjele SSR kodova nenamjerno dupliraju.;

Dodatak 2

Procesi koje treba sprovesti za automatizovanu koordinaciju kako je propisano tačkom AT5.TR.230 podtačka (c)

A. Obavezni procesi koji se moraju sprovesti između jedinica koje pružaju usluge oblasne kontrole, ili kada je tako dogovoreno sa ili između drugih jedinica kontrole letenja, su sljedeći:

(a) Obavještenje

(1) Informacije o letu koje podliježu procesu obavještanja uključuju najmanje:

- (i) identifikaciju vazduhoplova,
- (ii) SSR mod (način rada) i kod (ako je dostupan),
- (iii) aerodrom polaska,
- (iv) procijenjene podatke,
- (v) aerodrom odredišta,
- (vi) broj i tip vazduhoplova,
- (vii) tip leta,
- (viii) mogućnost i status opreme.

(2) Sadržaj informacija o „mogućnostima i statusu opreme“ uključuje minimalno smanjeno vertikalno razdvajanje (RVSM) i mogućnost razmaka kanala od 8,33 kHz. Druge stavke mogu biti uključene u skladu sa sporazumima o koordinaciji.

(3) Proces obavještanja sprovodi se najmanje jednom za svaki podoban let za koji se planira prelazak granica, osim ako let nije predmet procesa obavještanja i koordinacije prije polijetanja.

(4) Kriterijumi podobnosti za prekogranično obavještanje o letovima moraju biti u skladu sa sporazumima o koordinaciji.

(5) Kada se proces obavještanja ne može sprovesti do bilateralno dogovorenog vremena prije početnog procesa koordinacije, on se uključuje u početni proces koordinacije.

(6) Kada se sprovedi proces obavještanja prethodi početnom procesu koordinacije.

(7) Proces obavještanja ponavlja se svaki put kada dođe do promjene bilo kojeg od sljedećih podataka prije početnog procesa koordinacije:

- (i) tačka koordinacije (COP);
- (ii) očekivani SSR kod na tački primopredaje kontrole;
- (iii) aerodrom odredišta;
- (iv) tip vazduhoplova;
- (v) mogućnost i status opreme.

(8) Ako se utvrdi odstupanje između prenesenih podataka i odgovarajućih podataka u prijemnom sistemu ili ako nisu dostupne takve informacije koje bi rezultirale potrebom za korektivnom akcijom nakon prijema sljedećih početnih podataka o koordinaciji, odstupanje se prosljeđuje odgovarajućem radnom mjestu kontrolora letenja na rješavanje.

(9) Vremenski kriterijumi za pokretanje procesa obavještanja:

(i) Proces obavještanja započinje određeni broj minuta, koji je određen parametrom, prije predviđenog vremena na COP-u.

(ii) Parametar(i) obavještanja uključuju se u sporazume o koordinaciji između relevantnih jedinica kontrole letenja.

(iii) Parametar(i) obavještanja mogu se odrediti zasebno za svaku od tačaka koordinacije.

(b) Početna koordinacija

(1) Za let koji podliježe početnoj koordinaciji, dogovoreni uslovi primopredaje leta su operativno obavezujući za obje jedinice kontrole letenja, osim ako je koordinacija obustavljena ili revidirana.

(2) Informacije o letu koji podliježe procesu početne koordinacije uključuju najmanje:

(i) identifikaciju vazduhoplova;

(ii) SSR način rada i kod;

(iii) aerodrom polaska;

(iv) procijenjene podatke;

(v) aerodrom odredišta;

(vi) broj i tip vazduhoplova;

(vii) tip leta;

(viii) mogućnost i status opreme.

(3) Sadržaj informacija o „mogućnostima i statusu opreme“ minimalno uključuje RVSM i mogućnost razmaka kanala od 8,33 kHz. Druge stavke mogu biti uključene kako je bilateralno dogovoreno sporazumima o koordinaciji.

(4) Početni proces koordinacije sprovodi se za sve podobne letove koji planiraju prelazak granica.

(5) Kriterijumi podobnosti za početnu koordinaciju letova preko granica su u skladu sa sporazumima o koordinaciji.

(6) Osim ako već nije ručno pokrenut, početni proces koordinacije se automatski pokreće, u skladu sa sporazumima o koordinaciji:

(i) u vrijeme, određeno bilateralno dogovorenim parametrom, prije procijenjenog vremena na tački koordinacije; ili

(ii) u vrijeme kada je let na bilateralno dogovorenom rastojanju od tačke koordinacije, u skladu sa sporazumima o koordinaciji.

(7) Početni proces koordinacije za let se izvodi samo jednom, osim ako se ne pokrene prekid procesa koordinacije.

(8) Nakon prekida procesa koordinacije, početni proces koordinacije može se ponovo pokrenuti s istom jedinicom.

(9) Jedinica kontrole letenja koja predaje vazduhoplov mora da bude obaviještena o završetku procesa početne koordinacije, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima saobraćaj – let se tada smatra „koordiniranim“.

(10) Ako proces početne koordinacije ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na radnom mjestu kontrolora koji je odgovoran za koordinaciju leta u okviru jedinice kontrole letenja koja predaje vazduhoplov.

(11) Informacije o početnoj koordinaciji moraju da budu dostupne odgovarajućem radnom mjestu kontrolora u prijemnoj jedinici.

(c) Izmjena parametara koordinacije

(1) Proces izmjene parametara koordinacije mora da obezbijedi povezivanje sa prethodno koordinisanim letom.

(2) Za let koji podliježe procesu izmjene parametara koordinacije, dogovoreni uslovi primopredaje leta su operativno obavezujući za obje jedinice kontrole letenja, osim ako se koordinacija ne ukine ili se uslovi dodatno revidiraju.

(3) Proces izmjene parametara koordinacije mora da pruži sljedeće informacije o letu, ako su se promijenili:

- (i) SSR način rada i kod;
- (ii) procijenjeno vrijeme i nivo leta;
- (iii) mogućnost i status opreme.

(4) Ako je bilateralno dogovoreno, podaci o izmjeni parametara koordinacije pružaju mora da pruže sljedeće informacije, ako su se promijenile:

- (i) tačka koordinacije;
- (ii) ruta.

(5) Proces izmjene parametara koordinacije može se odvijati jednom ili više puta sa jedinicom s kojom let trenutno koordiniše.

(6) Proces izmjene parametara koordinacije sprovodi se kada:

- (i) se procijenjeno vrijeme na tački koordinacije razlikuje od prethodno datog vremena za više od vrijednosti koja je bilateralno dogovorena;

(ii) nivo(i) primopredaje, SSR kod ili mogućnosti i status opreme se razlikuju od prethodno datog(ih).

(7) Tamo gdje je bilateralno dogovoreno, proces izmjene parametara koordinacije sprovodi se kada dođe do bilo kakve promjene u sljedećem:

(i) tačka koordinacije;

(ii) ruta.

(8) Jedinica kontrole letenja koja predaje saobraćaj mora da bude obaviještena o završetku procesa izmjene parametara koordinacije, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima saobraćaj.

(9) Ako proces izmjene parametara (ispravke) koordinacije ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na radnom mjestu kontrolora odgovornog za koordinaciju leta u okviru jedinice kontrole letenja koja predaje vazduhoplov.

(10) Proces izmjene parametara koordinacije sprovodi se odmah nakon relevantnog unosa ili ažuriranja.

(11) Proces izmjene parametara koordinacije obustavlja se nakon što let bude u bilateralno dogovorenom vremenu/udaljenosti od kontrolne tačke primopredaje u skladu sa sporazumima o koordinaciji.

(12) Informacije o izmjeni parametara koordinacije moraju da budu dostupne odgovarajućem radnom mjestu kontrolora letenja unutar prijemne jedinice.

(13) U slučaju da završetak procesa izmjene parametara koordinacije nije potvrđen u skladu sa primjenljivim zahtjevima kvaliteta usluge, jedinica koja predaje vazduhoplov započinje verbalnu koordinaciju.

(d) Prekid koordinacije

(1) Proces prekida koordinacije obezbjeđuje povezivanje sa prethodnim procesom obavještenja ili koordinacije koji se otkazuje.

(2) Proces prekida koordinacije odvija se sa jedinicom za koordinirani let kada:

(i) jedinica više nije sljedeća jedinica u koordinacionom nizu;

(ii) plan leta je otkazan u jedinici koja predaje vazduhoplov i koordinacija više nije relevantna;

(iii) su informacije o prekidu koordinacije primljene od prethodne jedinice u vezi sa određenim letom.

(3) Proces prekida koordinacije može se odvijati sa jedinicom za najavljeni let kada:

(i) jedinica više nije sljedeća jedinica u koordinacijskom nizu;

(ii) plan leta je otkazan u jedinici kontrole letenja koja predaje vazduhoplov i koordinacija više nije relevantna;

(iii) su informacije o prekidu koordinacije primljene od prethodne jedinice u vezi sa određenim letom;

(iv) let kasni na ruti i revidirana procjena se ne može automatski odrediti.

(4) Jedinica kontrole letenja koja predaje vazduhoplov mora da bude obaviještena o završetku procesa prekida (poništanja) koordinacije, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(5) Ako proces prekida (poništanja) koordinacije ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na radnom mjestu kontrolora letenja odgovornog za koordinaciju leta unutar jedinice kontrole letenja koja predaje vazduhoplov.

(6) Informacije o prekidu koordinacije moraju da budu dostupne odgovarajućem radnom mjestu kontrolora letenja unutar jedinice koja prima obavještenje ili unutar jedinice u kojem je koordinacija otkazana.

(7) U slučaju da završetak procesa prekida koordinacije nije potvrđen u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, jedinica koja predaje vazduhoplov započinje verbalnu koordinaciju.

(e) Osnovni podaci o letu

(1) Informacije koje su predmet procesa osnovnih podataka o letu minimalno sadrže:

(i) identifikaciju vazduhoplova;

(ii) SSR mod (način rada) i kod.

(2) Sve dodatne informacije koje pruža proces osnovnih podataka o letu moraju da budu predmet bilateralnog sporazuma.

(3) Proces osnovnih podataka o letu automatski se izvršava za svaki podoban let.

(4) Kriterijumi podobnosti za osnovne podatke o letu su u skladu sa sporazumima o koordinaciji.

(5) Jedinica kontrole letenja koja dostavlja podatke mora da bude obaviještena o završetku procesa osnovnih podataka o letu, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(6) Ako proces osnovnih podataka o letu ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na odgovarajućem radnom mjestu kontrolora unutar jedinice kontrole letenja koja dostavlja podatke.

(f) Promjena osnovnih podataka o letu

(1) Proces promjene osnovnih podataka o letu obezbjeđuje povezanost sa letom koji je prethodno bio predmet procesa promjene osnovnih podataka o letu.

(2) Sve ostale informacije koje su predmet procesa promjene osnovnih podataka o letu i povezani kriterijumi za njihovo pružanje moraju da budu predmet bilateralnog sporazuma.

(3) Proces promjene osnovnih podataka o letu se može sprovesti samo za one letove koji su prethodno bili predmet procesa osnovnih podataka o letu.

(4) Proces promjene osnovnih podataka o letu pokreće se automatski u skladu sa bilateralno dogovorenim kriterijumima.

(5) Jedinica kontrole letenja koja dostavlja podatke mora da bude obaviještena o završetku procesa promjene osnovnih podataka o letu, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(6) Ako proces promjene osnovnih podataka o letu ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na odgovarajućem radnom mjestu kontrolora unutar jedinice kontrole letenja koja dostavlja podatke.

(7) Informacije o promjeni osnovnih podataka o letu moraju da budu dostupne odgovarajućem radnom mjestu kontrolora letenja unutar jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

B. Kada se dotične jedinice dogovore o sprovođenju predpolijetnog obavještavanja, procesi promjene frekvencije ili ručnog preuzimanja komunikacije su sljedeći:

(a) Predpoletno obavještavanje i koordinacija

(1) Informacije koje su predmet procesa predpolijetnog obavještavanja i koordinacije uključuju najmanje:

(i) identifikaciju vazduhoplova;

(ii) SSR mod (način rada) i kôd (ako je dostupan);

(iii) aerodrom polaska;

(iv) procijenjeno vrijeme polijetanja ili procijenjene podatke, kako je bilateralno dogovoreno;

(v) aerodrom odredišta;

(vi) broj i tip vazduhoplova.

(2) Informacije koje su predmet procesa predpolijetnog obavještavanja i koordinacije, koje stižu od jedinice kontrole letenja završne kontrolisane oblasti (TMA) ili ACC-a moraju da sadrže sljedeće:

(i) vrstu leta;

(ii) mogućnost i status opreme.

(3) Sadržaj informacija o „mogućnostima i statusu opreme“ uključuje najmanje RVSM i mogućnost razmaka kanala od 8,33 kHz.

(4) Informacije o „mogućnostima i statusu opreme“ mogu da sadrže i druge stavke koje su bilateralno dogovorene sa sporazumima o koordinaciji.

(5) Proces obavještanja i koordinacije prije polaska odvija se jednom ili više puta za svaki odgovarajući let planiran za prelazak granica, kada vrijeme toga leta od polaska do tačke koordinacije ne bi dozvolilo dovoljno vremena za izvršenje procesa početne koordinacije ili obavještanja.

(6) Kriterijumi za ispunjavanje uslova za prekogranično obavještanje i koordinaciju letova prije polaska su u skladu sa sporazumima o koordinaciji.

(7) Proces predpoletnog obavještanja i koordinacije se mora uvijek ponovo sprovesti kada se promjeni bilo koja informacija koja je bila predmet prethodnog procesa predpoletnog obavještanja i koordinacije.

(8) Jedinica kontrole letenja koja predaje vazduhoplov mora da bude obaviještena o završetku procesa predpoletnog obavještanja i koordinacije, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(9) Ako proces predpoletne najave i koordinacije ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na radnom mjestu kontrolora odgovornog za obavještanje/koordinaciju leta unutar jedinice kontrole letenja koja predaje saobraćaj.

(10) Informacije o obavještanju i koordinaciji prije polijetanja moraju da budu dostupne na odgovarajućem radnom mjestu kontrolora letenja unutar jedinice koja prima obavještenje.

(b) Promjena frekvencije

(1) Informacije koje podliježu procesu promjene frekvencije uključuju identifikaciju vazduhoplova i bilo koji od sljedećih podataka, ako su dostupni:

- (i) indikaciju otpuštanja;
- (ii) odobreni nivo leta;
- (iii) dodijeljeni smjer/putanja ili direktno odobrenje;
- (iv) dodijeljena brzina;
- (v) dodijeljena brzina penjanja/spuštanja.

(2) Ako je obostrano dogovoreno, podaci o promjeni frekvencije sadrže sljedeće:

- (i) trenutnu poziciju putanje;
- (ii) dodijeljenu frekvenciju.

(3) Proces promjene frekvencije ručno započinje kontrolor letenja koji predaje vazduhoplov.

(4) Jedinica kontrole letenja koja predaje saobraćaj mora da bude obaviještena o završetku procesa promjene frekvencije, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(5) Ako proces promjene frekvencije ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na odgovarajućoj radnoj poziciji kontrolora unutar jedinice kontrole letenja koja predaje vazduhoplov.

(6) Informacije o promjeni frekvencije moraju da budu dostupne kontroloru letenja koji prima vazduhoplov bez odlaganja.

(c) Ručno preuzimanje komunikacija

(1) Informacije koje su predmet procesa ručnog preuzimanja komunikacija uključuju najmanje identifikaciju vazduhoplova.

(2) Proces ručnog preuzimanja komunikacija mora da započne jedinica koja prima vazduhoplov kada se uspostavi komunikacija.

(3) Jedinica kontrole letenja koja prima saobraćaj mora da bude obaviještena o završetku procesa ručnog preuzimanja komunikacije, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja predaje vazduhoplov.

(4) Ako proces ručnog preuzimanja komunikacije ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na odgovarajućoj radnoj poziciji kontrolora letenja unutar jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(5) Informacije o ručnom preuzimanju komunikacije moraju odmah biti dostupne kontroloru letenja unutar jedinice koja predaje vazduhoplov.

(d) Obavještenje o namjeri prelaska

(1) Informacije koje su predmet procesa obavještavanja o namjeri prelaska uključuju najmanje:

(i) identifikaciju vazduhoplova;

(ii) SSR mod (način rada) i kod;

(iii) broj i tip vazduhoplova;

(iv) identifikator nadležnog sektora;

(v) rutu prelaska, uključujući procijenjena vremena i nivoe leta za svaku tačku na ruti.

(2) Proces obavještavanja o namjeri prelaska ručno započinje kontrolor letenja ili automatski, kako je opisano u sporazumima o koordinaciji.

(3) Jedinica kontrole letenja koja daje obavještenje (najavu) mora da bude obaviještena o završetku procesa obavještavanja (najave) namjere prelaska, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima obavještenje (najavu).

(4) Ako proces obavještavanja (najave) namjere prelaska ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje u jedinici kontrole letenja koja daje obavještenje (najavu).

(5) Informacije o namjeri prelaska moraju biti dostupne odgovarajućem radnom mjestu kontrolora letenja u jedinici kontrole letenja koja prima obavještenje (najavu).

(e) Zahtjev za odobrenje prelaska

(1) Informacije koje su predmet procesa zahtjeva za odobrenje prelaska uključuju najmanje:

- (i) identifikaciju vazduhoplova;
- (ii) SSR mod (način rada) i kod;
- (iii) broj i tip vazduhoplova;
- (iv) identifikator odgovornog sektora;
- (v) rutu prelaska, uključujući procijenjena vremena i nivoe leta za svaku tačku na ruti.

(2) Ako je bilateralno dogovoreno, zahtjev za odobrenje prelaska mora da sadrži mogućnosti i status opreme.

(3) Sadržaj informacija o „mogućnostima i statusu opreme“ uključuje minimalno RVSM mogućnost, a može da sadrži i druge stavke prema bilateralnom dogovoru.

(4) Zahtjev za odobrenje prelaska pokreće se po nahođenju kontrolora letenja, u skladu sa uslovima navedenim u sporazumima o koordinaciji.

(5) Jedinica kontrole letenja koja podnosi zahtjev mora da bude obaviještena o završetku procesa zahtjeva za odobrenje prelaska, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima zahtjev.

(6) Ako proces zahtjeva za odobrenje prolaska ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na odgovarajućoj radnoj poziciji kontrolora letenja u okviru jedinice kontrole letenja koja podnosi zahtjev.

(7) Informacije o zahtjevu za odobrenje prelaska moraju da budu dostupne na odgovarajućoj radnoj poziciji kontrolora letenja u jedinici kontrole letenja koja prima zahtjev.

(8) Na proces zahtjeva za odobrenje prelaska mora se odgovoriti sa bilo kojim od sljedećeg:

- (i) prihvatanjem predloženih detalja prelaska rute/vazdušnog prostora;
- (ii) kontra-predlog koji uključuje različite detalje o prelasku rute/vazdušnog prostora kako je navedeno u Odjeljku 6 u nastavku;
- (iii) odbijanje predloženih detalja prelaska rute/vazdušnog prostora.

(9) Ako se operativni odgovor ne primi u bilateralno dogovorenom vremenskom intervalu, mora se izdati upozorenje na odgovarajućoj radnoj poziciji kontrolora letenja unutar jedinice koja je podnijela zahtjev.

(f) Kontra-predlog za prelazak

(1) Proces kontra-predloga za prelazak mora da obezbijedi povezivanje sa letom koji je prethodno bio predmet koordinacije.

(2) Informacije koje su predmet procesa kontra-predloga za prelazak moraju da uključuje najmanje:

(i) identifikaciju vazduhoplova;

(ii) rutu prelaska uključujući procijenjena vremena i nivoe leta za svaku tačku na ruti.

(3) Kontra-predlog mora da uključuje predloženi novi nivo leta i/ili rutu.

(4) Jedinica kontrole letenja koja izdaje kontra-predlog mora da bude obaviještena o završetku procesa kontra-predloga za prelazak, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja je prvobitno izdala zahtjev za prelazak.

(5) Ako proces kontrapredloga za prelazak ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima kvaliteta usluge, to mora da izazove upozorenje na odgovarajućoj radnoj poziciji kontrolora letenja u okviru jedinice kontrole letenja koja daje kontrapredlog.

(6) Informacije o kontra predlogu za prelazak moraju da budu dostupne na odgovarajućoj radnoj poziciji kontrolora letenja u jedinici kontrole letenja koja je prvobitno podnijela zahtjev za prelazak.

(7) Nakon potvrde uspješne obrade informacija o kontra-predlogu za prelazak, mora uslijediti operativni odgovor od strane jedinice kontrole letenja koja je prvobitno podnijela zahtjev za prelazak.

(8) Operativni odgovor na kontra-predlog za prelazak mora da bude prihvatanje ili odbijanje, prema potrebi.

(9) Ako se operativni odgovor ne dobije u bilateralno dogovorenom vremenskom intervalu, mora se izdati upozorenje na odgovarajućoj radnoj poziciji kontrolora unutar jedinice kontrole letenja koja je podnijela kontra-predlog.

(g) Otkazivanje prelaska

(1) Proces otkazivanja prelaska mora da obezbijedi povezivanje sa prethodnim procesom obavještanja ili koordinacije koji je otkazan.

(2) Proces otkazivanja prelaska mora da pokrene jedinica kontrole letenja odgovorna za let kada se dogodi jedan od sljedećih slučajeva:

(i) let prethodno najavljen procesom osnovnih podataka o letu sada neće ući u vazdušni prostor obaviještene jedinice ili više nije od interesa za obaviještenu jedinicu;

(ii) prelazak se neće izvršiti na ruti navedenoj u informaciji o namjeri prelaska;

(iii) prelazak se neće izvršiti prema uslovima o kojima se pregovara ili prema uslovima dogovorenim nakon dijaloga o prelasku vazdušnog prostora.

(3) Proces otkazivanja prelaska mora da bude pokrenut automatski ili manuelno, od strane kontrolora, u skladu sa sporazumima o koordinaciji .

(4) Jedinica kontrole letenja koja otkazuje prelazak mora da bude obaviještena o završetku procesa otkazivanja prelaska, uključujući potvrdu od jedinice kontrole letenja koja prima obavještenje (najavu).

(5) Ako proces otkazivanja prolaska ne uspije da potvrdi završetak, u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to mora da izazove upozorenje na odgovarajućoj radnoj poziciji u jedinici kontrole letenja koja otkazuje prelazak.

(6) Informacije o otkazivanju prelaska moraju da budu dostupne na odgovarajućem radnom mjestu (kontrolora letenja) u jedinici kontrole letenja koja je primila obavještenje (najavu).

C. Između jedinica koje pružaju usluge oblasne kontrole za koje se zahtijeva da pružaju *data link* usluge, kako je navedeno u tački AUR.COM.2005 podtačka (1) podpodtačka (a) Sprovedbene regulative (EU) 2023/1770, ili kada je tako dogovoreno između njih ili i sa drugim jedinicama, sljedeći procesi moraju biti podržani automatizacijom:

(a) Prosljeđivanje prijave (eng. *Logon forward*)

(1) Informacije koje su predmet procesa prosljeđivanja prijave (*logon forward*) moraju da uključuju najmanje:

(i) identifikaciju vazduhoplova;

(ii) aerodrom polaska;

(iii) aerodrom odredišta;

(iv) vrstu prijave (*logon*);

(v) parametre prijave (*logon*).

(2) Za svaki let prijavljen posredstvom *data link-a*, za koji se planira prelazak granica, izvršava se jedan proces prosljeđivanja prijave (*logon forward*).

(3) Proces prosljeđivanja prijave (*logon*) započinje u najranije, ili čim prije je moguće nakon najranijeg, od sljedećih vremena:

(i) parametarskog broja minuta prije procijenjenog vremena na tački koordinacije;

(ii) vremena u kojem je let na bilateralno dogovorenoj udaljenosti od tačke koordinacije.

(4) Kriterijumi podobnosti za proces prosljeđivanja prijave (*logon*) moraju biti u skladu sa sporazumima o koordinaciji.

(5) Informacije o prosljeđivanju prijave (*logon*) moraju biti uključene u odgovarajuće informacije o letu u u jedinici kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(6) Status prijave (*logon*) leta može se prikazati na odgovarajućem radnom mjestu kontrolora unutar jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(7) Jedinica kontrole letenja koja predaje vazduhoplov mora dobiti obavještenje o završetku procesa prosljeđivanja prijave (*logon forward*), koje uključuje potvrdu jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(8) Ako se završetak procesa prosljeđivanja prijave (*logon forward*) ne potvrdi u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kvalitet usluge, to rezultira započinjanjem zahtjeva vazduhoplovu da uspostavi kontakt vazduh-zemlja putem *data link-a*.

(b) Obavještenje sljedećeg nadležnog organa

(1) Informacije koje su predmet procesa obavješćavanja sljedećeg nadležnog organa moraju uključivati najmanje:

(i) identifikaciju vazduhoplova;

(ii) aerodrom polaska;

(iii) aerodrom odredišta.

(2) Za svaki podoban let koji prelazi granicu, izvršava se jedan postupak obavješćavanja sljedećeg nadležnog organa.

(3) Proces obavješćavanja sljedećeg nadležnog organa mora se pokrenuti nakon što sistem u vazduhoplovu potvrdi zahtjev sljedećeg nadležnog organa za podacima o vazduhoplovu.

(4) Nakon što sljedeći nadležni organ uspješno obradi dostavljenu informaciju, jedinica kontrole letenja koja prima vazduhopl izdaje početni zahtjev vazduhoplovu za *data link* komunikaciju između kontrolora i pilota (CPDLC).

(5) Ako sljedeći nadležni organ ne primi informacije obavješćavanja unutar dvostrano dogovorenog parametarskog vremena, jedinica kontrole letenja koja prima vazduhoplov primjenjuje lokalne postupke za započinjanje *data link* komunikacije sa vazduhoplovom.

(6) Jedinice kontrole letenja koja predaje vazduhoplov se obavješćava o završetku postupka obavješćavanja sljedećeg nadležnog organa, uključujući potvrdu jedinice kontrole letenja koja prima vazduhoplov.

(7) Ako se završetak postupka obavješćavanja sljedećeg nadležnog organa ne potvrdi u skladu s primjenljivim zahtjevima u vezi s kvalitetom usluge, onda to mora rezultirati sa započinjanjem lokalnih postupaka u jedinici kontrole letenja koja predaje vazduhoplov.”;

(5) u Prilogu VIII poddijelu B dodaje se odjeljak 2:

„ ODJELJAK 2

Tehnički zahtjevi za pružaoce usluga nadzora

CNS.TR.205 Dodjela i upotreba Mod S kodova interogatora

(a) Pružalac usluga nadzora upravlja samo prikladnim Mod S interogatorom, upotrebom prikladnog koda interogatora (IC), ako mu je za tu namjenu relevantna država članica dodijelila koda interogatora.

(b) Pružalac usluga nadzora, koji namjerava da upravlja ili upravlja prikladnim Mod S interogatorom za koji nije primljena dodjela koda interogatora, podnosi relevantnoj državi članici zahtjev za kod interogatora, uključujući barem sljedeće ključne stavke:

- (1) jedinstveni referentni zahtjev od relevantne države članice;
- (2) sve podatke za predstavnika države članice odgovornog za koordinaciju dodjele koda interogatora za Mod S;
- (3) sve podatke kontakt osobe operatora Mod S-a za pitanja u vezi sa dodjelom koda interogatora za Mode S;
- (4) naziv Mod S interogatora;
- (5) upotrebu Mod S-a (operativnu ili testnu);
- (6) lokaciju Mod S interogatora;
- (7) planirani datum prvog Mod S prenosa Mod S interogatora;
- (8) zahtijevanu pokrivenost Mod S-om;
- (9) posebne operativne zahtjeve;
- (10) mogućnost SI koda;
- (11) mogućnost „djelovanja II/SI koda“;
- (12) mapu pokrivenosti.

(c) Pružalac usluga nadzora postupa u skladu sa ključnim stavkama dodjele koda interogatora koje je primio, uključujući barem sljedeće stavke:

- (1) odgovarajući referentni zahtjev od relevantne države članice;
- (2) jedinstveni referentnu oznaku dodjele koju dodjeljuje služba za dodjelu kodova interogatora;
- (3) zamijenjene referentne oznake, prema potrebi;
- (4) dodijeljeni kod interogatora;
- (5) ograničenja pokrivenosti nadzorom i zaključavanja u obliku raspona podijeljenog na sektore i karte pokrivenosti Mod S-om;
- (6) period sprovođenja tokom kojeg se dodjela mora prijaviti u Mod S interogator, koji je naveden u zahtjevu;
- (7) slijed sprovođenja koji se mora poštovati;
- (8) neobavezno i povezano sa drugim alternativama: preporuka skupova;

(9) posebna operativna ograničenja, ako se zahtijevaju.

(d) Pružalac usluga nadzora najmanje svakih šest mjeseci obavještava relevantnu državu članicu o svakoj promjeni u planiranju instalacije ili u operativnom statusu prikladnih Mod S interogatora u vezi sa bilo kojim ključnim stavkama dodjele kodova interogatora, koje su navedene u podtački (c).

(e) Pružalac usluga nadzora obezbjeđuje da svaki od njihovih Mod S interogatora upotrebljava isključivo kod interogatora koji mu je dodijeljen.”;

(6) u Prilogu IX, tačka ATFM.TR.100 zamjenjuje se sljedećim:

„ ATFM.TR.100 Metode rada i operativne procedure za pružaoce usluga upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja

Pružalac usluga upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja je dužan da dokaže da su njegove metode rada i operativne procedure usaglašene sa Regulativama Komisije (EU) br. 255/2010 (*) i (EU) 2019/123.

(*) Regulatorna Komisija (EU) br. 255/2010 od 25. marta 2010. godine o utvrđivanju zajedničkih pravila za upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja (SL L 80, 26. 3. 2010, str. 10).”;

(7) u Prilogu X tačka ASM.TR.100 zamjenjuje se sljedećim:

„ ASM.TR.100 Metode rada i operativne procedure za pružaoce upravljanja vazdušnim prostorom

Pružalac usluga upravljanja vazdušnim prostorom mora da dokaže da su njegove metode rada i operativne procedure usaglašene sa regulativama Komisije (EK) br. 2150/2005 (*) i (EU) 2019/123.

(*) Regulatorna Komisija (EZ) br. 2150/2005 od 23. decembra 2005. godine o utvrđivanju zajedničkih pravila za fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora (SL L 342, 24. 12. 2005, str. 20).”;

(8) Prilog XII mijenja se kako slijedi:

(a) tačka NM.TR.100 zamjenjuje se sljedećim:

„ NM.TR.100 Metode rada i operativne procedure za menadžera mreže

Menadžer mreže mora da dokaže da su njegove metode rada i operativne procedure usaglašene sa regulativama (EU) br. 255/2010 i (EU) 2019/123.”

(b) dodaje se Odjeljak 2:

„ ODJELJAK 2

Tehnički zahtjevi za izvršavanje mrežnih funkcija upravljanja vazdušnim saobraćajem (mrežne funkcije)

NM.TR.105 Dodjela i korišćenje kodova interogatora Mod S

(a) Menadžer mreže ima uspostavljenu proceduru koja obezbjeđuje da sistem dodjele kodova interogatora:

(1) provjerava zahtjeve za kodove interogatora radi usaglašenosti sa primjenljivim konvencijama formata i podataka;

(2) provjerava zahtjeve za kodove interogatora radi potpunosti, tačnosti i blagovremenosti;

(3) u roku od najviše 6 kalendarskih mjeseci od datuma podnošenja zahtjeva:

(i) izvodi simulacije ažuriranja plana dodjele kodova interogatora na osnovu neriješenih zahtjeva;

(ii) priprema predloženo ažuriranje plana dodjele kodova interogatora za odobrenje država članica na koje se to odnosi;

(iii) obezbjeđuje da predloženo ažuriranje plana dodjele kodova interogatora ispunjava, u najvećoj mogućoj mjeri, operativne zahtjeve aplikacija kodova interogatora, kako je opisano ključnim stavkama (7), (8) i (9) navedenim u tački CNS.TR.205 podtačka (b);

(iv) ažurira i dostavlja državama članicama plan dodjele kodova interogatora odmah nakon njegovog odobrenja, bez obzira na nacionalne procedure za dostavljanje informacija o interogatorima Mod S kojima upravlja vojska.

(b) Menadžer mreže preduzima potrebne mjere kako bi obezbijedio da vojne jedinice koje koriste podobne interogatore Mod S na bilo kojem kodu interogatora osim II koda 0 i drugim kodovima rezervisanim za vojno upravljanje, ispunjavaju zahtjeve o dodjeli i korišćenju kodova interogatora Mod S.

(c) Menadžer mreže preduzima potrebne mjere kako bi obezbijedio da vojne jedinice koje koriste Mod S interogatore na II kodu 0 ili druge kodove interogatore rezervisane za vojno upravljanje prate isključivu upotrebu ovih kodova interogatora kako bi se izbjegla nekoordinirana upotreba bilo kojeg podobnog koda interogatora (IC).

(d) Menadžer mreže preduzima potrebne mjere kako bi obezbijedio da dodjela i upotreba kodova interogatora za vojne jedinice nema štetan uticaj na sigurnost opšteg vazdušnog saobraćaja.

NM.TR.110 Označavanje letova koji ispunjavaju uslove za pojedinačnu identifikaciju pomoću funkcije identifikacije vazduhoplova

(a) Menadžer mreže, na osnovu dijela vazdušnog prostora prijavljenog u skladu sa Dodatkom 1 tačke ATS.OR.446 podtačka (b) ove regulative i planova leta podnesenih u skladu sa tačkom SERA.4013 Sprovedbene regulative (EU) br. 923/2012, procjenjuje podobnost leta za dodjeljivanje SSR koda uočljivosti A1000.

(b) Menadžer mreže svim uključenim jedinicama usluga u vazdušnom saobraćaju saopštava one letove koji ispunjavaju uslove za korišćenje SSR koda uočljivosti A1000.