KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1207/2011,

22. november 2011,

milles sätestatakse ühtse Euroopa taeva seire toimivuse ja koostalitlusvõime nõuded

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus), [1] eriti selle artikli 3 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjon volitas Eurocontroli Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 549/2004 (millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus)) [2] artikli 8 lõikega 1 välja töötama seire toimivuse ja koostalitlusvõime nõuded Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgus (EATMN). Käesolev määrus põhineb kõnealuste volituste alusel 9. juulil 2010 koostatud aruandel.

(2) Sujuv toimimine eeldab ühtses Euroopa taevas lendavate õhusõidukite hajutamise miinimumnõuete ühtlustamist.

(3) Koostalitlusvõime tagamiseks tuleks süsteemide seireandmete vahetamisel kohaldada ühtseid põhimõtteid. Lisaks tuleks kindlaks määrata õhusõiduki pardal asuvate seiresüsteemide komponentide suhtes kohaldatavad tehniliste võimaluste ja toimivuse miinimumnõuded.

(4) Õhusõiduki pardal asuvate seiresüsteemide komponentide tehnilised võimalused peaksid olema piisavalt paindlikud, et võimaldada aeronavigatsiooniteenuse osutajatel valida enda jaoks kõige sobivam maapealse seire lahendus.

(5) Käesoleva määruse rakendamine ei piira muude, konkreetses keskkonnas kasutamiseks sobivate seirerakenduste ja -tehnoloogialahenduste kasutuselevõttu.

(6) Käitajaid on vaja asjakohaselt teavitada nii uute õhusõidukite kui ka olemasolevate õhusõidukiparkide varustamisest uute tehniliste võimalustega. Seda peab arvesse võtma asjaomaste seadmete kasutamise kohustuslikuks muutmise kuupäevade kindlaksmääramisel.

(7) Kindlaks tuleks määrata eelkõige majanduslikel või mõjuvatel tehnilistel kaalutlustel põhinevad võimalike erandite tegemise kriteeriumid, mis vabastavad käitajad kohustusest varustada kindlat liiki õhusõidukid teatavate tehniliste võimalustega. Kindlaks tuleks määrata asjakohased protsessid, mis võimaldavad komisjonil sellekohaseid otsuseid teha.

(8) Õhusõiduki pardal asuvate ja maapealsete seiresüsteemide koostalitlusvõime tagamiseks tuleks õhusõidukile omistada 24-bitine ICAO aadress ning käitada seda kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO”) nõuetega.

(9) ADS-B ehk üldsaatega automaatse sõltuva seire väljundi rakendamisega õhusõidukite käitajate poolt luuakse baastase, millega toetatakse maapealsete rakenduste kasutuselevõttu ning hõlbustatakse ka õhusõidukite tulevaste pardarakenduste kasutuselevõttu.

(10) Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu süsteemid peavad toetama arenenud, kokkulepitud ja valideeritud tegevuskontseptsioonide rakendamist kõikides lennuetappides, eelkõige nii, nagu on ette nähtud Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) lennuliikluse korraldamise (ATM) üldkavas.

(11) Käesoleva määrusega hõlmatud süsteemide ja nende komponentide toimivust tuleks korrapäraselt hinnata, võttes arvesse nende kohalikku käitamiskeskkonda.

(12) Koostalitlusvõime ja sujuva toimimise saavutamisel on määravaks teguriks konkreetsete protseduuride ühetaoline kohaldamine ühtses Euroopa taevas.

(13) Seiresüsteemide kasutatavat raadiospektrit tuleb kaitsta kahjulike häirete eest. Liikmesriigid peaksid võtma sellekohaseid vajalikke meetmeid.

[1] ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.
[2] ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

(14) Käesolev määrus ei hõlma sõjalisi operatsioone ega õppusi, nagu on osutatud määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 1 lõikes 2.

(15) Praeguste ohutustasemete säilitamiseks või tõstmiseks tuleks liikmesriikidelt nõuda selle tagamist, et asjaomased isikud teostavad ohutustaseme hindamise, mis muu hulgas hõlmab ohtude tuvastamist, riskide hindamist ja nende mõju vähendamist. Selleks et ühtlustatult rakendada neid protsesse käesoleva määrusega hõlmatud süsteemide suhtes, tuleb kindlaks määrata kõigi koostalitlusvõime- ja toimivusnõuetega seotud konkreetsed ohutusnõuded.

(16) Määruse (EÜ) nr 552/2004 kohaselt peaksid koostalitlusvõimet käsitlevad rakenduseeskirjad kirjeldama konkreetseid vastavushindamismenetlusi, mida kasutatakse komponentide vastavuse või nende kasutuskõlblikkuse hindamiseks ning süsteemide kontrollimiseks.

(17) Kui lennuliiklusteenuseid osutatakse eelkõige üldises lennuliikluses sõjaväe järelevalve all käitatavale õhusõidukile, võivad hankepiirangud käesoleva määruse järgimist takistada.

(18) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses kehtestatakse seireandmete kogumise süsteemide, nende süsteemide komponentide ja nendega seotud protseduuride suhtes kohaldatavad nõuded, et tagada kõnealuste süsteemide toimivuse, koostalitlusvõime ja tõhususe ühtlustamine Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgus (EATMN) ning tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostöö koordineerimisel.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse selliste seireahelate suhtes, mis koosnevad järgmisest:

a) õhusõiduki pardal asuvad seiresüsteemid, nende komponendid ja nendega seotud protseduurid;

b) maapealsed seiresüsteemid, nende komponendid ja nendega seotud protseduurid;

c) seireandmete töötlemise süsteemid, nende komponendid ja nendega seotud protseduurid;

d) seireandmete levitamiseks kasutatavad maapealsed sidesüsteemid, nende komponendid ja nendega seotud protseduurid.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse kõikide instrumentaallennureeglite kohaselt üldises lennuliikluses osalevate lendude suhtes Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 551/2004 ([1]) artikli 1 lõikes 3 sätestatud õhuruumis, v.a artikli 7 lõiked 3 ja 4, mida kohaldatakse kõikide üldises lennuliikluses osalevate lendudes suhtes.

3. Käesolevat määrust kohaldatakse nende lennuliiklusteenuse osutajate suhtes, kes osutavad seireandmetel põhinevaid lennujuhtimisteenuseid, ning nendele side-, navigatsiooni- või seireteenuste osutajatele, kes käitavad lõikes 1 kindlaks määratud süsteeme.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 2 sätestatud mõisteid.

Lisaks kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „seireandmed” - mis tahes ajatempliga või ajatemplita seireandmeühik seiresüsteemis, mis käsitleb järgmist:

   a) õhusõiduki 2D-asukoht;

   b) õhusõiduki vertikaalne asukoht;

   c) õhusõiduki asendiandmed:

   d) õhusõiduki tunnusmärk;

   e) õhusõiduki 24-bitine ICAO aadress;

   f) õhusõiduki suunaandmed;

   g) õhusõiduki kiirus;

   h) õhusõiduki kiirendus;

2) „käitaja” - õhusõidukite käitamisega tegelev või kõnealust teenust osutav isik, organisatsioon või ettevõtja;

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

3) „ADS-B" - üldsaatega automaatne sõltuv seire ehk seiresüsteem, mille puhul õhusõidukid edastavad automaatselt andmesidekanali kaudu pardanavigatsiooni- ja positsioneerimissüsteemide kogutud andmeid;

4) „ADS-B väljund" - automaatse sõltuva seirega haakuvate süsteemide kaudu kogutud andmete edastamine õhusõidukilt;

5) „kahjulikud häired" - mõjutused, mis takistavad toimivusnõuete täitmist;

6) „seireahel" - õhusõiduki pardal ning maa peal asuvaid komponente ühendav süsteem, mille abil kogutakse kokku ja edastatakse õhusõidukiga seotud asjaomased seireandmeelemendid ja mis hõlmab ka seireandmete töötlemise süsteemi, juhul kui selline süsteem on kasutusel;

7) „koostoimiv seireahel" - seireahel, kus seireandmeelementide kindlaksmääramiseks kasutatakse nii maapealseid kui ka õhusõiduki pardal asuvaid seiresüsteemi komponente;

8) „seireandmete töötlemise süsteem" - süsteem, mille abil töödeldakse kõikidest sisenditest vastu võetud seireandmeid, et koostada õhusõiduki seire kohta olemas olevate andmete põhjal võimalikult täpne asukoha- ning liikumishinnang;

9) „õhusõidukitunnus" - tähtede või numbrite rühm või nende kombinatsioon, mis on identne õhusõiduki kutsungiga või millest tuletatakse õhusõiduki kutsung, mida kasutatakse õhk-maa-raadiosides ja õhusõidukitunnusena lennuliiklusteeninduse maapealses sides;

10) „riiklik õhusõiduk" - mis tahes õhusõiduk, mida kasutatakse kaitseväe, tolli või politsei jaoks;

11) „transpordiks kasutatav riiklik õhusõiduk" - jäigatiivaline riiklik õhusõiduk, mis on ette nähtud inimeste ja/või kauba veoks;

12) „ekstrapoleerima" - olemasolevaid andmeid projitseerima, prognoosima või laiendama juba vaadeldud ajavahemikel mõõdetud väärtuste põhjal;

13) „arvestuslikud asukohaandmed" - õhusõiduki asukoha ekstrapoleerimine maapealsete seiresüsteemide värskendusperioodist pikemaks ajavahemikuks;

14) „rakendusaeg" - ajahetk, mil seireahel mõõtis andmeelemendi, või ajahetk, mille seireahel andmeelemendi jaoks välja arvutas;

15) „täpsus" - andmeelemendi pakutud väärtuse ja selle seireahelast väljumise ajahetkel kehtiva tegeliku väärtuse omavahelise vastavuse määr;

16) „kättesaadavus" - määr, milleni süsteem või komponent on töövõimeline ja ligipääsetav juhul, kui tekib vajadus seda kasutada;

17) „terviklikkus" - (süsteemi tasemel) avastamata kõrvalekaldumise määr andmeelemendi sisendväärtuse ja väljundväärtuse vahel;

18) „järjepidevus" - tõenäosus, et süsteem toimib nõuetekohaselt ilma erakorraliste katkestusteta, eeldusel et süsteem on kavandatava toimingu alustamise ajahetkel kättesaadav;

19) „õigeaegsus" - erinevus andmeelemendi väljumisaja ja sama andmeelemendi rakendusaja vahel.

Artikkel 4

Toimivusnõuded

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad õhusõidukite sujuva käitamise nii nende vastutusalasse kuuluvas õhuruumis kui ka sellega külgnevate õhuruumide piiril, kohaldades asjakohaseid õhusõidukite hajutamise miinimumnõudeid.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud süsteemid võetakse kasutusele vastavalt vajadusele, et toetada lõike 1 kohaselt kohaldatavaid õhusõidukite hajutamise miinimumnõudeid.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et artikli 2 lõikes 1 osutatud seireahela väljund vastaks I lisas kindlaks määratud toimivusnõuetele, tingimusel et õhusõiduki pardal asuvate komponentide funktsioonid vastavad II lisas sätestatud nõuetele.

4. Kui aeronavigatsiooniteenuse osutaja identifitseerib õhusõiduki, mille avioonikaseadmete töös esineb normist kõrvalekaldeid, teavitab ta lennu käitajat toimivusnõuete rikkumisest. Lennu käitaja selgitab enne järgmise lennu alustamist välja kõrvalekalde põhjused ning teeb kõik vajaliku vea kõrvaldamiseks, järgides õhusõiduki ja selle avioonikaseadmete tavapärast hooldus- ja remonttööde korda.

Artikkel 5

Koostalitlusvõime nõuded

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja tagab, et tema kasutuses olevate, artikli 2 lõike 1 punktides b ja c kindlaks määratud süsteemide kaudu teistele navigatsiooniteenuste osutajatele edastatavad seireandmed vastavad täielikult III lisas sätestatud nõuetele.

2. Artikli 2 lõike 1 punktides b ja c kindlaks määratud süsteemide kaudu teisele aeronavigatsiooniteenuste osutajatele seireandmete edastamisel peab andmeid edastav aeronavigatsiooniteenuse osutaja koostöös andmeid vastu võtvate navigatsiooniteenuse osutajatega välja töötama andmevahetuse ametliku korra vastavalt IV lisas sätestatud nõuetele.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et hiljemalt 2. jaanuariks 2020 on koostoimiv seireahel suuteline kasutama seiresüsteemi kaudu allasaadetud õhusõidukitunnust sellise individuaalse õhusõiduki identifitseerimiseks, mis on selleks II lisa kohaselt varustatud

4. Käitajad tagavad, et

a) artikli 2 lõike 2 kohane lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 8. jaanuaril 2015 või pärast seda, on varustatud sekundaarradari transpondritega, millel on II lisa A osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

b) artikli 2 lõike 2 kohane lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 8. jaanuaril 2015 või pärast seda, on varustatud sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka selle lisa B osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

c) artikli 2 lõike 2 kohane lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 8. jaanuaril 2015 või pärast seda, on varustatud sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka selle lisa C osas kindlaks määratud tehnilised võimalused.

5. Käitajad tagavad hiljemalt 7. detembriks 2017, et

a) artikli 2 lõike 2 kohane lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 8. jaanuaril 2015 või pärast seda, varustatakse sekundaarradari transpondritega, millel on II lisa A osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

b) artikli 2 lõike 2 kohane lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 8. jaanuaril 2015 või pärast seda, varustatakse sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka selle lisa B osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

c) artikli 2 lõike 2 kohane lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 8. jaanuaril 2015 või pärast seda, varustatakse sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka selle lisa C osas kindlaks määratud tehnilised võimalused.

6. Käitajad tagavad, et lõigete 4 ja 5 kohaselt varustatud õhusõidukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, kasutavad Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite neljanda väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85) punkti 3.1.2.10.4 kohast signaalitugevuse võrdlusega mitmeantennisüsteemi.

7. Liikmesriigid võivad kooskõlas lõike 4 punktiga b ja lõike 5 punktiga b kehtestada veonõuded kõikidele artikli 2 lõike 2 kohastele lennuliikluses osalevatele õhusõidukitele sellistes piirkondades, kus seireteenuseid pakuvad sellised aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes kasutavad II lisa B osas kindlaks määratud seireandmeid.

8. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et enne artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud süsteemide kasutuselevõtmist rakendatakse kõige tõhusamaid paigalduslahendusi ning võetakse arvesse kohalikku käitamiskeskkonda, asjaomaseid piiranguid ja vajadusi ning lennuliikluses osalejate tehnilisi võimalusi.

Artikkel 6

Raadiospektri kaitse

1. Liikmesriigid tagavad hiljemalt 5. veebruariks 2015 üle liikmesriigi territooriumi lendava mis tahes õhusõiduki sekundaarradari transpondri kaitse maapealsete seiresüsteemide päringusaatjate selliste üleliigsete päringute eest, mis kas nõuavad vastust või mis vastust nõudmata on piisavalt võimsad sekundaarradari transpondri vastuvõtja minimaalse tundlikkusläve ületamiseks.

2. Lõike 1 kohaldamisel ei tohi selliste päringute koguarv olla nii suur, et sunniks sekundaarradari transpondrit ületama sekundis antavate lubatud vastuste määra, mis on kindlaks määratud Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite, neljanda väljaande punktis 3.1.1.7.9.1 (režiimi A/C (*Mode A/C*) vastused) ja punktis 3.1.2.10.3.7.3 (režiimi S *(Mode S)* vastused), v.a kõik skvitter-tüüpi (*squitter*) andmeedastused.

3. Liikmesriigid tagavad hiljemalt 5. veebruariks 2015, et liikmesriikides käitatavate maapealsete saatjate kasutamine ei põhjusta teistele seiresüsteemidele kahjulikke häireid.

4. Kui liikmesriigid ei jõua lõigetes 1 ja 3 käsitletud meetmete suhtes kokkuleppele, annavad asjaomased liikmesriigid asja arutamiseks komisjonile.

Artikkel 7

Seotud menetlused

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad hindavad maapealse seireahela toimivuse taset nii enne selle kasutuselevõttu kui ka selle kasutamise ajal korrapäraste ajavahemike järel kooskõlas V lisas sätestatud nõuetega.

2. Käitajad tagavad, et kontrolle tehakse vähemalt iga kahe aasta tagant ja juhul, kui konkreetsel õhusõidukil tuvastatakse normist kõrvalekalle, ning et II lisa A osa punktis 3, II lisa B osa punktis 3 ja II lisa C osa punktis 2 (vajaduse korral) sätestatud seireandmeelemendid edastatakse nende käitatavatele õhusõidukitele paigaldatud sekundaarradari transpondrite väljundites nõuetekohaselt. Kui mis tahes seireandmeelementi nõuetekohaselt ei edastata, selgitab lennu käitaja enne järgmise lennu alustamist välja kõik kõrvalekalde põhjused ning teeb kõik vajaliku vea kõrvaldamiseks, järgides õhusõiduki ja selle avioonikaseadmete tavapärast hooldus- ja remonttööde korda.

3. Liikmesriigid tagavad, et päringurežiimi S (*Mode S*) transpondriga varustatud õhusõidukitele määratud õhusõiduki 24-bitised ICAO aadressid on kooskõlas Chicago konventsiooni 10. lisa III köite teise väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85) peatükiga 9 ja selle liitega.

4. Käitajad tagavad, et kõik nende käitatavate õhusõidukite pardal asuvad päringurežiimi S (*Mode S*) transpondrid on varustatud õhusõiduki 24-bitise ICAO aadressiga, mis vastab õhusõiduki registreerimisriigi poolt antud registreerimistunnusele.

Artikkel 8

Riiklik õhusõiduk

1. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 7. detsembriks 2017 varustatakse kõik artikli 2 lõike 2 kohased lennuliikluses osalevad riiklikud õhusõidukid sekundaarradari transpondritega, millel on II lisa A osas sätestatud tehnilised võimalused.

2. Liikmesriigid tagavad, et artikli 2 lõike 2 kohane lennuliikluses osalev transpordiks kasutatav riiklik õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, varustatakse hiljemalt 1. jaanuariks 2019 sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas sätestatud tehnilistele võimalustele ka selle lisa B ja C osas sätestatud tehnilised võimalused.

3. Liikmesriigid saadavad komisjonile hiljemalt 1. juuliks 2016 selliste riiklike õhusõidukite loetelu, mida ei ole võimalik varustada II lisa A osas sätestatud nõuetele vastavate sekundaarradari transpondritega, ning esitavad transponderite paigaldamata jätmise põhjendused.

Liikmesriigid saadavad komisjonile hiljemalt 1. juuliks 2018 selliste transpordiks kasutatavate riiklike õhusõidukite loetelu, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mida ei ole võimalik varustada II lisa B ja C osas sätestatud nõuetele vastavate sekundaarradarite transpondritega, ning esitavad transponderite paigaldamata jätmise põhjendused.

Transponderite paigaldamata jätmise põhjenduseks on üks järgmistest:

a) mõjuvad tehnilised põhjused;

b) artikli 2 lõike 2 kohased lennuliikluses osalevad riiklikud õhusõidukid, mille käitamine lõpetatakse hiljemalt 1. jaanuaril 2020;

c) hankepiirangud.

4. Kui riiklikku õhusõidukit ei ole võimalik lõike 1 või 2 kohaselt varustada sekundaarradari transpondritega lõike 3 punktis c osutatud põhjustel, lisavad liikmesriigid selgitusse asjaomase õhusõidukiga seotud hankekavad.

5. Lennuliiklusteenuse osutajad tagavad lõikes 3 kindlaks määratud riiklike õhusõidukite teenindamise, tingimusel et seda on asjaomase lennuliikluse juhtimissüsteemi võimaluste piires võimalik ohutult teha.

6. Liikmesriigid avaldavad lõike 1 või 2 kohaste asjaomaste seadmeteta riiklike õhusõidukitega kaasnevad lennujuhtimise protseduurid riiklikes lennundusteabe kogumikes.

7. Lennuliiklusteenuse osutajad teatavad neid ametisse määranud liikmesriigile igal aastasel oma plaanidest seoses lõike 1 või 2 kohaste seadmeteta riiklikele õhusõidukitele teenuse osutamisega. Nendes plaanides võetakse arvesse lõikes 6 osutatud protseduuridega seotud läbilaskevõimepiiranguid.

Artikkel 9

Ohutusnõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et asjaomased isikud teostaksid hiljemalt 5. veebruariks 2015 kõikide artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud olemasolevate süsteemide ohutustaseme hindamise.

2. Liikmesriigid tagavad, et enne artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud praeguse süsteemi mis tahes muutmist või uute süsteemide kasutuselevõtmist teostavad asjaomased isikud ohutustaseme hindamise, mis hõlmab ohtude tuvastamist ning riskide hindamist ja vähendamist.

3. Lõigetes 1 ja 2 nimetatud hindamise ajal arvestatakse VI lisas kirjeldatud ohutusnõudeid miinimumnõuetena.

Artikkel 10

Komponentide vastavus või kasutuskõlblikkus

Enne määruse (EÜ) nr 552/2004 artiklis 5 sätestatud EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni väljaandmist hindavad käesoleva määruse artikli 2 lõikes 1 osutatud süsteemide komponentide tootjad või nende liidus asutatud volitatud esindajad asjaomaste komponentide vastavust või kasutuskõlblikkust kooskõlas VII lisas sätestatud nõuetega.

Nõuetele vastavana käsitatakse ka neid Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 ([1]) kohaseid komponentide vastavushindamise sertifitseerimismenetlusi, mis sisaldavad tõendeid käesoleva koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele vastavuse kohta.

Artikkel 11

Süsteemide vastavustõendamine

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes on võimelised tõendama või on tõendanud oma vastavust VIII lisas sätestatud tingimustele, tõendavad artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud süsteemide vastavust IX lisa A osas sätestatud nõuetele.

2. Sellised aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes ei ole võimelised tõendama oma vastavust VIII lisas sätestatud tingimustele, sõlmivad allhankelepingu teavitatud asutusega, et korraldada artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud süsteemide vastavustõendamine. Vastavustõendamine toimub kooskõlas IX lisa B osas sätestatud nõuetega.

3. Nõuetele vastavana käsitatakse ka neid määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaseid süsteemide vastavustõendamise sertifitseerimisprotsesse, mis sisaldavad tõendeid käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele vastavuse kohta.

Artikkel 12

Lisanõuded

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et kõik asjaomased töötajad on piisavalt teadlikud käesolevas määruses sätestatud nõuetest ning et nad on läbinud oma tööülesannete täitmiseks vajaliku koolituse.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad

a) koostavad ja säilitavad lennutegevuse käsiraamatud, mis sisaldavad vajalikke juhiseid ja teavet, et võimaldada kõigil asjaomastel töötajatel kohaldada käesolevat määrust;

b) tagavad, et punktis a osutatud käsiraamatud on kättesaadavad ja ajakohastatud ning et neid ajakohastatakse ja levitatakse vastavalt asjakohastele kvaliteedi- ning dokumendihalduse nõuetele;

c) tagavad, et töömeetodid ja töökord vastavad käesolevale määrusele.

3. Käitajad võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et õhusõiduki pardal asuvaid seireseadmeid käitavad ja hooldavad töötajad on täielikult teadlikud käesoleva määruse asjakohastest sätetest, et nad on läbinud oma tööülesannete täitmiseks vajaliku koolituse ning et juhised nende seireseadmete kasutamise kohta on õhusõiduki kabiinis võimaluse korral kättesaadavad.

4. Liikmesriigid tagavad käesoleva määruse järgimise, sealhulgas seireseadmeid käsitleva asjakohase teabe avaldamise riiklikes aeronavigatsioonilise teabe kogumikes.

([1]) ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

Artikkel 13

Koostoimiva seireahelaga seotud erandid

1. Lähenemisaladega seotud erijuhtudel, kui lennuliiklusteenuseid osutavad sõjaväeüksused või kui lennuliiklusteenuseid osutatakse sõjaväe kontrolli all ning kui hankepiirangud takistavad artikli 5 lõike 3 järgimist, teatavad liikmesriigid komisjonile hiljemalt 2017. aasta 31. detsembriks kuupäeva, mil alustatakse koostoimiva seireahelaga seotud nõuete järgimist, mida tuleb teha hiljemalt 2. jaanuaril 2025.

2. Pärast EATMNi juhtimisvõrgustiku haldusasutusega konsulteerimist ja hiljemalt 31. detsembril 2018 võib komisjon vaadata läbi lõike 1 kohaselt teatatud erandid, mis võivad oluliselt mõjutada Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrku (EATMN).

Artikkel 14

Õhusõidukitega seotud erandid

1. Artikli 5 lõike 5 punktis c sätestatud nõuete täitmisest võib vabastada sellised õhusõidukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 8. jaanuari 2015 ning mille pardal asuvad digitaalsed andmesiinid ei ole võimelised edastama kõiki II lisa C osas kirjeldatud parameetreid.

2. Artikli 5 lõike 6 nõuete täitmisest võib vabastada sellised konkreetset tüüpi õhusõidukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 1990.

3. Asjaomased liikmesriigid esitavad komisjonile hiljemalt 1. juuliks 2017 üksikasjaliku teabe, milles põhjendatakse vajadust teha lõikes 5 sätestatud kriteeriumide alusel erand kõnealustele konkreetsetele õhusõidukitüüpidele.

4. Komisjon vaatab lõikes 3 osutatud erandite taotlused läbi ja võtab pärast asjaomaste isikutega konsulteerimist vastu otsuse.

5. Lõikes 3 osutatud kriteeriumid hõlmavad järgmist:

a) konkreetsed õhusõidukitüübid, mille tootmine kavatsetakse lõpetada;

b) konkreetsed õhusõidukitüübid, mida toodetakse piiratud koguses;

c) ebaproportsionaalsed ümberehituskulud.

Artikkel 15

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artiklit 4, artikli 5 lõikeid 1 ja 2 ning artikli 7 lõiget 1 kohaldatakse alates 13. detsembrist 2013.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 22. november 2011

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

I LISA

Artikli 4 lõike 3 kohased toimivusnõuded

1. **Seireandmete nõuded**

1.1. Kõik artikli 4 lõikes 3 osutatud seireahelad edastavad vähemalt järgmisi seireandmeid:

a) 2D-asukohaandmed (õhusõiduki horisontaalpositsioon);

b) seireandmete tüüp:

— koostoimiv / koos toimimatu / kombineeritud;

— arvestuslikud asukohaandmed;

— 2D-asukohaandmete rakendusaeg.

1.2. Lisaks edastavad kõik artikli 4 lõikes 3 osutatud koostoimivad seireahelad vähemalt järgmised seireandmed:

a) vertikaalse asukoha andmed (põhinevad õhusõidukilt edastatud andmetel, mis käsitlevad rõhkkõrgust merepinna suhtes);

b) õhusõiduki operatsiooniline tunnus (õhusõidukilt edastatud tunnusmärk, nt õhusõidukitunnus ja/või päringurežiimi A (*Mode A*) tunnuskood);

c) lisaandmed:

— eriolukordade tunnuskoodid (st ebaseaduslik sekkumine õhusõiduki liikumisse, raadioside häire ja hädaolukord);

— spetsiaalne asukoha indikaator;

d) seireandmete olek (vertikaalse asukoha andmete rakendusaeg).

2. **Seireandmete edastamise toimivusnõuded**

2.1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad määravad kindlaks artikli 4 lõikes 3 osutatud ning seirerakenduste kasutamist võimaldavate süsteemide edastatud seireandmete täpsust, kättesaadavust, terviklikkust, järjepidevust ja õigeaegsust käsitlevad toimivusnõuded.

2.2. Artikli 4 lõikes 3 osutatud süsteemide edastatud andmetel põhinev horisontaalse asukoha hindamise täpsus peab hõlmama vähemalt horisontaalse asukoha määramisvea hindamist.

2.3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad kontrollivad kindlaksmääratud toimivusnõuete järgimist kooskõlas punktidega 2.1 ja 2.2.

2.4. Nõuete järgimist kontrollitakse seireahela väljundis seireandmete kasutajale edastatud seireandmete põhjal.

II LISA

A osa: artikli 4 lõike 3, artikli 5 lõike 4 punkti a ja lõike 5 punkti a, artikli 7 lõike 2, artikli 8 lõike 1 ja artikli 8 lõike 2 kohased sekundaarradari transpondri tehnilised võimalused

1. Sekundaarradari transponder peab vastama vähemalt päringurežiimi S (*Mode S*) 2. taseme nõuetele ja olema sertifitseeritud vastavalt Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite neljanda väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85) punktidele 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.7 ja 3.1.2.10.

2. Iga kasutuselevõetud transpondri andmeväli peab vastama ICAO dokumendi 9871 (2. väljaanne) asjaomase jao nõuetele.

3. Transpondrite jaoks tehakse kättesaadavaks järgmised seireandmete elemendid, mis edastatakse päringurežiimi S (*Mode S*) andmeedastuskanali abil kooskõlas ICAO dokumendis 9871 (2. väljaanne) kirjeldatud järgmiste vormingutega:

   a) õhusõiduki 24-bitine ICAO aadress;

   b) päringurežiimi A (*Mode A*) tunnuskood;

   c) rõhkkõrgus merepinnast;

   d) lennu olek (maa peal või õhus olev);

   e) andmesidekanali tehniliste võimaluste aruanne;

      — õhukokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) väljundi võimalus;

      — päringurežiimi S (*Mode S*) laiendatud teenused;

      — õhusõidukitunnuse edastus;

      — skvitter-teadete (*squitter*) võimalus;

      — seire identifikaatori võimalus;

      — maa pealt algatatud üldise Comms.-B-teate (GICB) (muutuse teavitus) võimalus;

      — päringurežiimi S (*Mode S*) alamvõrgu versiooni number;

   f) üldise GICB võimaluse teade;

   g) õhusõidukitunnus;

   h) spetsiaalne asukohaindikaator (SPI);

   i) eriolukordade tunnuskoodid (ebaseaduslik sekkumine õhusõiduki liikumisse, raadioside häire ja hädaolukord), mis hõlmab päringurežiimi A (*Mode A*) eriotstarbeliste tunnuskoodide kasutamist eri hädaolukordadest teavitamiseks;

   j) õhukokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) aktiivsed eelhoiatused, kui õhusõiduk on varustatud liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteemiga II (TCAS II).

4. Muud transpondri jaoks kättesaadavaks tehtud andmeelemendid.

5. Punktis 4 osutatud andmeelemente võib päringurežiimi S (*Mode S*) andmeedastuskanali abil edastada ainult juhul, kui õhusõiduki ja selle seadmete sertifitseerimisprotseduur hõlmab kõnealuste andmeelementide edastamist päringurežiimi S (*Mode S*) andmeedastuskanali abil.

6. Päringurežiimi S (*Mode S*) vormingut toetava transpondri järjepidev töövõimekus peab olema võrdne 2. 10^{-4} lennutunni kohta või sellest väiksem (st keskmine tõrkevaba tööaeg (MTBF), mis on võrdne 5 000 lennutunniga või sellest suurem).

B osa: artikli 4 lõike 3, artikli 5 lõike 4 punkti b artikli 5 lõike 5 punkti b, artikli 5 lõike 7, artikli 7 lõike 2 ning artikli 8 lõike 3 kohased sekundaarradari transpondri tehnilised võimalused

1. Sekundaarradari transponder peab vastama vähemalt päringurežiimi S (*Mode S*) 2. taseme nõuetele ja olema sertifitseeritud vastavalt Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite neljanda väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85) punktidele 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.6 ja 2.1.5.1.7.

2. Iga kasutuselevõetud transpondri andmeväli peab vastama ICAO dokumendi 9871 (2. väljaanne) asjaomase jao nõuetele.

3. Transpondrite jaoks muudetakse kättesaadavaks järgmised seireandmete elemendid, mille transponder edastab laiendatud skvitter-andmeedastuse (*extended squitter* (ES)) süsteemi ADS-B protokolli 2. versiooni kaudu, järgides ICAO dokumendis 9871 (2. väljaanne) kirjeldatud järgmisi vorminguid:

   a) õhusõiduki 24-bitine ICAO aadress;

   b) õhusõidukitunnus;

   c) päringurežiimi A (*Mode A*) tunnuskood;

   d) spetsiaalne asukohaindikaator (SPI), mille kindlaksmääramisel kasutatakse sama allikat kui A osas kirjeldatud sama parameetri puhul;

   e) eriolukordade tunnuskoodid (hädaolukord, raadioside häire, ebaseaduslik sekkumine õhusõiduki liikumisse), mille kindlaksmääramisel kasutatakse sama allikat kui A osas kirjeldatud sama parameetri puhul;

   f) ADS-B versiooni number (võrdub 2ga);

   g) ADS-B saatja klass;

   h) geodeetiline horisontaalpositsioon vastavalt 1984. aasta rahvusvaheliste geodeetiliste koordinaatide süsteemi (WGS84) pikkus- ja laiuskraadidele, olenemata sellest, kas õhusõiduk on õhus või maa peal;

   i) geodeetilise horisontaalse asukoha kvaliteedinäitajad (vastavalt navigatsioonitäpsuse mõõdik (NIC), 95 % ulatuse asukoha navigatsioonitäpsuse mõõdik (NAC_p), seireallika terviklikkustaseme mõõdik (SIL), süsteemi ülesehitusliku töökindluse tagamise mõõdik (SDA));

   j) rõhkkõrgus merepinnast, mille kindlaksmääramisel kasutatakse sama allikat kui A osas kirjeldatud sama parameetri puhul;

   k) geomeetriline kõrgus vastavalt 1984. aasta rahvusvaheliste geodeetiliste koordinaatide süsteemile (WGS84), edastatakse täiendavalt ning kodeeritakse rõhkkõrguste erinevusena;

   l) geomeetrilise vertikaaltäpsuse mõõdik (GVA);

   m) maapinnakiirus nii õhus (ida-lääne ning põhja-lõuna suunal) kui ka maapinnal (suunavektori pikkus ja liikumise hetkkiirus maapinnal);

   n) kiiruse navigatsioonitäpsuse mõõdikule (NAC_v) vastav kiiruse kvaliteedi näitaja;

   o) õhusõiduki kodeeritud mõõtmed (pikkus ja laius);

   p) ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) antenni nihe;

   q) tõusu- ehk vertikaalkiirus baromeetriline kiirus vertikaalsuunal, mille määramisel kasutatakse sama allikat, mis C osa punkti 2 alapunktis g kirjeldatud näitaja puhul, kui õhusõiduk on kohustatud ja võimeline edastama asjaomast teavet päringurežiimi S (*Mode S*) andmesidekanali abil, või ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) vertikaalkiirus;

   r) transpondri päringurežiimide juhtpaneelil / õhusõiduki juhtimissüsteemi seadmepaneelil (MCP/FCU) valitud kõrgus, mille määramisel kasutatakse sama allikat, mis C osas kirjeldatud sama näitaja puhul, kui õhusõiduk on kohustatud ja võimeline edastama seda teavet päringurežiimi S (*Mode S*) andmesidekanali abil;

s) baromeetrilise rõhu asetus (miinus 800 hektopaskalit), mille määramisel kasutatakse sama allikat, mis C osas kirjeldatud sama näitaja puhul, kui õhusõiduk on kohustatud ja võimeline edastama seda teavet päringurežiimi S (*Mode S*) andmesidekanali abil;

t) õhukokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) aktiivsed eelhoiatused, kui õhusõiduk on varustatud liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteemiga (TCAS II), mille määramisel kasutatakse sama allikat, mis A osas kirjeldatud sama näitaja puhul.

4. Seireandmete elemendid (lõike 3 punktides h, k ja m kirjeldatud andmeelemendid) ning nende kvaliteediga seotud andmeelemendid (punkti 3 alapunktides i, l ja n kirjeldatud andmeelemendid) edastatakse transpondritele ühe ja sama füüsilise kasutajaliidese abil.

5. Andmete kogumise allikad, mis on ühendatud transpondriga ja mis edastavad lõike 3 punktides h ja i kirjeldatud andmeelemente, peavad vastama järgmistele andmete terviklikkusega seotud nõuetele:

a) horisontaalse asukoha (punkti 3 alapunktis h kirjeldatud andmeelement) seireallika terviklikkuse mõõdik (SIL, väljendatuna koos navigatsioonierviklikkuse mõõdikuga (NIC)) on võrdne 10^{-7} lennutunni kohta või sellest väiksem;

b) horisontaalse asukoha (punkti 3 alapunktis h kirjeldatud andmeelement) terviklikkusnõuetele vastav häire ooteaeg (mis muudab NIC kvaliteedinäitajat), juhul kui horisontaalse asukoha määramise allika terviklikkustaseme nõuetekohasuse tagamiseks tuleb jälgida õhusõiduki pardal asuvate seadmete abil, on 10 sekundit või rohkem.

6. Esmane andmete allikas, mis edastab punkti 3 alapunktides h ja i kirjeldatud andmeelemente, peab ühilduma vähemalt selliste GNSS-vastuvõtjatega, millel on vastuvõtja autonoomse terviklikkuse kontroll (RAIM) ning tõrgete avastamise ja kõrvaldamise (FDE) funktsioon koos asjaomaste andmete staatust käsitleva mõõdikute väljundiga, ning terviklikkuse mõõdik (NIC) ja 95 % ulatuse navigatsioonitäpsuse mõõdik (NAC).

7. Punkti 3 alapunktides f, g ja k–p kirjeldatud andmeelemente edastavate andmeallikate süsteemi terviklikkuse tase peab olema võrdne 1×10^{-5} lennutunni kohta või sellest väiksem.

8. Kvaliteedimõõdikutega seotud teave (NIC, NAC_p, SIL, SDA, NAC_v ja GVA (punkti 3 alapunktides i, l ja n kirjeldatud andmeelemendid) peab väljendama asjaomase andmeallika tegelikku toimivust, mis kehtib punkti 3 alapunktides h, k ja m kirjeldatud andmeelementide rakendusaja mõõtmise hetkel.

9. Punkti 3 alapunktides a–t kirjeldatud andmeelementide töötlemisel peab transpondrisüsteemi terviklikkuse tase laiendatud skvitter-andmeedastuse süsteemi ADS-B andmesidekanali (mis hõlmab kõiki avioonikaseadmete ja transpondri vahelisi ühendusi) puhul olema võrdne 10^{-5} lennutunni kohta või sellest väiksem.

10. Horisontaalse asukoha andmete koguviivitus (punkti 3 alapunktides h ja i kirjeldatud andmeelemendid) peab olema 95 % ulatusega andmeedastuste puhul võrdne 1,5 s või sellest väiksem.

11. Horisontaalse asukoha andmete paranduseta viivitus (punkti 3 alapunktis h kirjeldatud andmeelemendid) on võrdne 0,6 s või sellest väiksem 95 % ulatuses juhtudest ning võrdne 1,0 s või sellest väiksem 99,9 % ulatusega andmeedastuste puhul.

12. Maapinnakiirusega seotud andmeelementide koguviivitus (punkti 3 alapunktides m ja n kirjeldatud andmeelemendid) peab olema 95 % ulatusega andmeedastuste puhul võrdne 1,5 s või sellest väiksem.

13. Kui transponder on seatud kasutama päringurežiimi A (*Mode A*) märguandekoodi 1000, piirab see päringurežiimi A (*Mode A*) kindlate tunnuskooditeadete saatmist laiendatud skvitter-andmeedastuse süsteemi ADS-B andmesidekanali abil.

14. Transpondri jaoks võib teha kättesaadavaks ka muud andmeelemendid.

15. Punktis 14 osutatud andmeelemente võib edastada transpondri abil laiendatud skvitter-andmeedastuse süsteemi ADS-B andmesidekanali kaudu ainult juhul, kui õhusõiduki ja selle varustuse sertifitseerimismenetlus hõlmab andmeelementide edastamist laiendatud skvitter-andmeedastuse süsteemi ADS-B andmesidekanali kaudu, v.a sõjaväeliseks kasutamiseks ette nähtud vormingute puhul.

16. ADS-B andmesidekanalit toetava transpondri järjepidev töövõimekus peab olema võrdne $2. 10^{-4}$ lennutunni kohta või sellest väiksem (st keskmise tõrkevaba töövältus on 5 000 lennutundi või sellest suurem).

C osa: artikli 4 lõike 3, artikli 5 lõike 4 punkti c ja lõike 5 punkti c, artikli 7 lõike 2, artikli 8 lõike 3 ja artikli 14 lõike 1 kohased sekundaarradari transpondrite täiendavate seireandmete kogumise võimalused

1. Iga kasutuselevõetud transpondri andmeväli peab vastama ICAO dokumendi 9871 (2. väljaanne) asjaomase osa nõuetele.

2. Transpondrite jaoks tehakse kättesaadavaks järgmised andmeelemendid, mida transponder edastab vastavalt maapealse seireahela päringutele päringurežiimi S (*Mode S*) andmesidekanali abil kooskõlas ICAO dokumendis 9871 (2. väljaanne) kirjeldatud järgmiste vormingutega:

   a) MCP/FCU paneelil valitud kõrgus;

   b) kallutusnurk;

   c) teekonnajoone tegelik kaldenurk;

   d) maapinnakiirus;

   e) magnetkurss;

   f) näidiku õhkkiirus e indikaatorkiirus (IAS) või Machi arv;

   g) tõusu- ehk vertikaalkiirus (baromeetriline või baromeetrilis-inertsiaalne);

   h) baromeetrilise rõhu asetus (miinus 800 hektopaskalit);

   i) teekonnajoone nurkkiirus või tegelik õhkkiirus, kui teekonnajoone tegelik nurkkiirus ei ole kättesaadav.

3. Transpondrile võivad olla kättesaadavaks tehtud ka muud andmeelemendid.

4. Punktis 3 osutatud andmeelemente võib transpondri abil päringurežiimi S (*Mode S*) andmesidekanali kaudu edastada ainult juhul, kui õhusõiduki ja selle varustuse sertifitseerimismenetlus hõlmab andmeelementide edastamist päringurežiimi S (*Mode S*) andmesidekanali kaudu.

III LISA

Artikli 5 lõike 1 kohased seireandmete vahetamise nõuded

1. Artikli 2 lõike 1 punktides b ja c osutatud süsteemide vahel vahetatavad seireandmed peavad vastama asjaosaliste kokkulepitud andmevormingule.

2. Artikli 2 lõike 1 punktides b ja c osutatud süsteemidest väljapoole, teistele aeronavigatsiooniteenuse pakkujatele edastatavad seireandmete puhul peab olema võimalik:

   a) identifitseerida andmete allikas;

   b) identifitseerida andmete tüüp.

3. Artikli 2 lõike 1 punktides b ja c osutatud süsteemidest väljapoole, teistele aeronavigatsiooniteenuse pakkujatele edastatavad kõik seireandmed peavad olema varustatud ajatempliga ning aja väljendamisel tuleb kasutada koordineeritud maailmaaega (UTC).

IV LISA

Artikli 5 lõikes 2 osutatud ametliku korra kehtestamise nõuded

Seireandmete vahetamise ametlik kord, milles aeronavigatsiooniteenuse osutajad on kokku leppinud, peab hõlmama vähemalt järgmist:

a) asjaosalised;

b) kokkulepitud korra kehtivusaeg;

c) seireandmete maht;

d) seireandmete allikad;

e) seireandmete vahetamise vorming;

f) seireandmete vahetamiseks kasutatavad sidekanalid;

g) seireandmete edastamisteenuse osutamise lõpp-punktid;

h) seireandmete kvaliteedinõuded seoses järgmisega:

— seireandmete kvaliteedi kontrollimiseks kasutatavad toimivusnäitajad või -parameetrid;

— seireandmete kvaliteedi kontrollimise meetodid ja vahendid;

— seireandmete kvaliteedi kontrollimise sagedus;

— andmete kvaliteeti käsitlev aruandluskord;

— iga toimivusnäitaja puhul määratakse kindlaks sobivad väärtuste vahemikud ning protseduurid, mida kohaldatakse juhul, kui toimivusnäitajad jäävad kindlaksmääratud väärtusvahemikust väljapoole;

— kvaliteedinõuete täitmise kontrollimise ja tagamise eest vastutavad asjaosaliste esindajad;

i) kokkulepitud teenustasemed seoses järgmisega:

— aeg, mil teenus on kättesaadav;

— järjepidevus;

— terviklikkus;

— keskmine tõrkevaba tööaeg;

— tõrkele reageerimise aeg;

— ennetava hoolduse kavandamise ja teostamise kord;

j) muudatuste juhtimise kord;

k) toimivust ja kättesaadavust käsitleva aruandluse kord, mis hõlmab ka ootamatuid seisakuid;

l) juhtimis- ja koordineerimiskord;

m) maapealse seireahela turbe ja asjaosaliste teavitamise kord.

V LISA

Artikli 7 lõike 1 kohased seireahelate toimivustaseme hindamise nõuded

1. Artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud süsteemide toimivuse taset hinnatakse selles õhuruumiosas, kus kõnealuste süsteemide abil asjaomaseid seireteenuseid pakutakse.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad kontrollivad süsteemi ja selle komponente korrapäraste ajavahemike järel ning töötavad välja ja jõustavad toimivuse valideerimise korral. Kontrollide vahelise ajavahemiku pikkus lepitakse kokku riikliku järelevalveasutusega, võttes arvesse süsteemi ja selle komponentide eripära.

3. Enne õhuruumi kavandamisega seotud muudatuste rakendamist kontrollitakse artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud süsteeme, et teha kindlaks, kas need vastavad toimivusnõuetele ka nende käitamisel uues õhuruumiosas.

VI LISA

Artiklis 9 osutatud nõuded

1. Artiklis 4 sätestatud toimivusnõuded.

2. Artikli 5 lõigetes 2, 3 ja 7 sätestatud koostalitlusnõuded.

3. Artiklis 6 sätestatud raadiospektri kaitse nõuded.

4. Artiklis 7 sätestatud seotud menetlusi käsitlevad nõuded.

5. Artikli 8 lõikes 5 sätestatud riiklikke õhusõidukeid käsitlevad nõuded.

6. Artikli 12 lõikes 3 sätestatud täiendavad nõuded.

7. III lisa punktis 3 sätestatud seireandmete vahetamise nõuded.

VII LISA

Artikli 10 kohase komponentide vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamise nõuded

1. Vastavustõendamine näitab komponentide vastavust käesoleva määruse alusel kohaldatavatele nõuetele või kasutuskõlblikkust ajal, kui need töötavad katsekeskkonnas.
2. Vastavustõendamise menetlust juhib tootja, kes eelkõige
   a) määrab kindlaks asjakohase katsekeskkonna;
   b) kontrollib, et katsekavas kirjeldatakse komponente katsekeskkonnas;
   c) kontrollib, et katsekava hõlmaks kõiki kohaldatavaid nõudeid;
   d) tagab tehnilise dokumentatsiooni ja testide kava ühtsuse ja kvaliteedi;
   e) kavandab katsetamise korraldamise, personali, seadmed ja katseplatvormi konfiguratsiooni;
   f) korraldab kontrollid ja testid kooskõlas katsekavaga;
   g) koostab aruande kontrollide ja testide tulemuste kohta.
3. Tootja tagab, et kõik artikli 10 kohased katsekeskkonda integreeritud komponendid vastavad käesoleva määruse nõuetele.
4. Vastavuse või kasutuskõlblikkuse tõendamise rahuldava lõpetamise korral koostab tootja omal vastutusel EÜ deklaratsiooni vastavuse või kasutuskõlblikkuse kohta, tuues eelkõige välja käesoleva määruse nõuded, millele komponent vastab, ja selle kasutamistingimused kooskõlas määruse (EÜ) nr 552/2004 III lisa punktiga 3.

VIII LISA

Artikli 11 lõigetes 1 ja 2 osutatud tingimused

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajal peavad olema oma organisatsioonisisesed aruandemeetodid, millega tagatakse ja kinnitatakse erapooletust ja hindamise sõltumatust vastavustõendamise ajal.
2. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamise protsessi kaasatud personal teeb kontrolle maksimaalse võimaliku professionaalse usaldusväärsuse ja tehnilise pädevusega ning on vaba igasugusest otsustusvõimet või kontrollide tulemusi mõjutada võivast survest ja stiimulitest, eriti rahalistest stiimulitest eelkõige sellistelt isikutelt või isikute rühmadelt, keda kontrollide tulemused mõjutavad.
3. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud töötajatel on juurdepääs varustusele, mis võimaldab neil nõutavaid kontrolle nõuetekohaselt teostada.
4. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud töötajatel on usaldusväärne tehniline ja kutsealane väljaõpe, rahuldavad teadmised vastavustõendamise nõuete kohta, piisav kogemus selles valdkonnas ning oskus koostada vastavustõendamist tõendavaid deklaratsioone, dokumente ja aruandeid.
5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud töötajad on võimelised tegema kontrolle erapooletult. Nende töötasu ei tohi sõltuda tehtud kontrollide arvust ega tulemustest.

IX LISA

A osa: artikli 11 lõike 1 kohase süsteemide vastavustõendamise nõuded

1. Artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d kirjeldatud süsteemide vastavustõendamisega näidatakse nende süsteemide vastavust käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele süsteemide käitamise konteksti peegeldavas keskkonnas.

2. Artikli 2 lõike 1 puntides b, c ja d kirjeldatud süsteemide vastavust tõendatakse kooskõlas asjakohaste ja tunnustatud testimismeetoditega.

3. Artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d kirjeldatud süsteemide vastavustõendamisel kasutatavatel testimisvahenditel peavad olema asjakohased funktsioonid.

4. Artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d kirjeldatud süsteemide vastavustõendamisel koostatakse määruse (EÜ) nr 552/2004 IV lisa punkti 3 nõuete kohaselt tehniline toimik, mis sisaldab järgmisi osi:

   a) rakendamise kirjeldus;

   b) aruanne kontrollide ja testide kohta enne süsteemi kasutuselevõtmist.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja juhib vastavustõendamist ja eelkõige

   a) määrab kindlaks sobiva operatsioonilise ja tehnilise katsekeskkonna, mis peegeldab operatsioonilist keskkonda;

   b) kontrollib, et testide kavas kirjeldataks artikli 2 lõike 1 punktides b–d osutatud süsteemide integreerimist operatsioonilisse ja tehnilisse katsekeskkonda;

   c) kontrollib, et katsekava hõlmaks täielikult käesoleva määruse alusel kohaldatavaid koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõudeid;

   d) tagab tehnilise dokumentatsiooni ja testide kava ühtsuse ja kvaliteedi;

   e) kavandab testimise korraldamise, personali, seadmed ja testimissüsteemi konfiguratsiooni;

   f) korraldab kontrollid ja testid kooskõlas katsekavaga;

   g) koostab aruande kontrollide ja testide tulemuste kohta.

6. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja tagab, et toimivas katsekeskkonnas käitatud, artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d kirjeldatud süsteemid vastavad käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele.

7. Vastavustõendamise rahuldava lõpetamise korral koostavad aeronavigatsiooniteenuse osutajad süsteemi EÜ vastavusdeklaratsiooni ja esitavad selle koos tehnilise toimikuga määruse (EÜ) nr 552/2004 artikli 6 kohaselt riiklikule järelevalveasutusele.

B osa: artikli 11 lõike 2 kohase süsteemide vastavustõendamise nõuded

1. Artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d kirjeldatud süsteemide vastavustõendamisega näidatakse nende süsteemide vastavust käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele süsteemide käitamise konteksti peegeldavas keskkonnas.

2. Artikli 2 lõike 1 puntides b, c ja d kirjeldatud süsteemide vastavust tõendatakse kooskõlas asjakohaste ja tunnustatud testimismeetoditega.

3. Artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d kirjeldatud süsteemide vastavustõendamisel kasutatavatel testimisvahenditel peavad olema asjakohased funktsioonid.

4. Artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d kirjeldatud süsteemide vastavustõendamisel koostatakse määruse (EÜ) nr 552/2004 IV lisa punkti 3 nõuete kohaselt tehniline toimik, mis sisaldab järgmisi osi:

   a) rakendamise kirjeldus;

   b) aruanne kontrollide ja testide kohta enne süsteemi kasutuselevõtmist.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja määrab kindlaks sobiva operatsioonilise ja tehnilise katsekeskkonna, mis peegeldab operatsioonilist keskkonda, ning laseb teavitatud asutusel teha vastavustõendamise.

6. Vastavustõendamist juhib teavitatud asutus, kes eelkõige

   a) kontrollib, et testide kavas kirjeldataks artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud süsteemide integreerimist operatsioonilisse ja tehnilisse katsekeskkonda;

   b) kontrollib, et katsekava hõlmaks täielikult käesoleva määruse alusel kohaldatavaid koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõudeid;

   c) tagab tehnilise dokumentatsiooni ja testide kava ühtsuse ja kvaliteedi;

   d) kavandab testimise korraldamise, personali, seadmed ja testimissüsteemi konfiguratsiooni;

   e) korraldab kontrollid ja testid kooskõlas katsekavaga;

   f) koostab aruande kontrollide ja testide tulemuste kohta.

7. Teavitatud asutus tagab, et toimivas katsekeskkonnas käitatud, artikli 2 lõike 1 punktides b, c ja d kirjeldatud süsteemid vastavad käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele.

8. Vastavustõendamise rahuldava lõpetamise korral koostab teavitatud asutus tehtud toimingute kohta vastavussertifikaadi.

9. Seejärel koostab aeronavigatsiooniteenuse osutaja süsteemi kohta EÜ vastavusdeklaratsiooni ja esitab selle koos tehnilise toimikuga määruse (EÜ) nr 552/2004 artikli 6 kohaselt riiklikule järelevalveasutusele.