Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►B

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1265/2007,

annettu 26 päivänä lokakuuta 2007,

ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä puheviestinnässä käytettävää kanavaväliä koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 283, 27.10.2007, s. 25)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►M1	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1265/2007,

annettu 26 päivänä lokakuuta 2007,

ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä puheviestinnässä käytettävää kanavaväliä koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 552/2004 ([1]) ja erityisesti sen 3 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 ([2]) ja erityisesti sen 8 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Liikennemäärien kasvaessa eurooppalaisessa ilmaliikenteen hallintaverkossa (European Air Traffic Management Network, EATMN) ilmaliikenteen hallintakapasiteettia on ollut tarpeellista lisätä. Tämä on edellyttänyt operatiivisia parannuksia, kuten ilmatilan sektoreiden uudelleenjärjestelyä, mikä on puolestaan lisännyt VHF-jakamisen kysyntää.

(2) Koska VHF-jakamisen kysyntää on vaikea tyydyttää siirtyvän ilmailuradioliikenteen käyttökaistalla 117,975–137 MHz ja koska varatun taajuusalueen laajentaminen ja/tai taajuuksien uudelleenkäyttö on mahdollista vain rajallisesti, Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, ICAO, päätti pienentää kanavavälin 25 kHz:stä 8,33 kHz:iin.

(3) ICAO:n vuosina 1994 ja 1995 tekemien päätösten jälkeen 8,33 kHz:n kanavaväli otettiin käyttöön lentopinnan 245 yläpuolella ICAO:n EUR-alueella lokakuussa 1999. Ensimmäisessä vaiheessa seitsemän valtiota määräsi, että 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteet ovat pakollisia ilma-aluksissa. Lokakuussa 2002 myös 23 muuta valtiota teki tällaisista laitteista pakollisia ilma-aluksissa.

(4) Koska VHF-jakamisen kysynnän ennustettiin kasvavan entisestään, ICAO päätti vuonna 2002 ottaa 8,33 kHz:n kanavavälin käyttöön myös lentopinnan 245 alapuolelle ja pyysi Euroopan lennonvarmistusjärjestöä (Eurocontrol) hallinnoimaan tätä käyttöönottoa. Eurocontrolin pysyvä komissio suositteli tämän jälkeen, että 8,33 kHz:n kanavaväli otetaan käyttöön lentopinnan 195 yläpuolella ICAO:n EUR-alueella 15 päivästä maaliskuuta 2007.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 26.
([2]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

(5) Liikenteen odotetaan kasvavan edelleen tulevina vuosina, mikä lisää VHF-jakamisen kysyntää. Sen vuoksi 8,33 kHz:n kanavavälin käyttöönottoa lentopinnan 195 yläpuolella olisi pidettävä vasta ensimmäisenä vaiheena, ja sen mahdollista laajentamista olisi tarkasteltava uudelleen tietyn ajan kuluttua toiminnallisia, taloudellisia ja turvallisuuteen liittyviä kysymyksiä koskevan perusteellisen vaikutustenarvioinnin pohjalta.

(6) Eurocontrol on valtuutettu asetuksen (EY) N:o 549/2004 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti laatimaan vaatimuksia pienennettyyn 8,33 kHz:n kanavaväliin perustuvan ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestinnän koordinoitua käyttöönottoa varten. Tämä asetus perustuu kyseisen valtuutuksen johdosta 12 päivänä lokakuuta 2006 tehtyyn toimeksiantokertomukseen.

(7) Yhteentoimivuuden varmistamiseksi maa-asemien ja ilma-alusten 8,33 kHz:n kanavaväliä käyttävien puheyhteysjärjestelmien olisi täytettävä suorituskykyä koskevat yhteiset vähimmäisvaatimukset.

(8) Erityisten menettelyjen yhdenmukainen soveltaminen yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa on olennaisen tärkeää yhteentoimivuuden ja saumattoman toiminnan saavuttamiseksi.

(9) Tiedon ilma-aluksen valmiudesta käyttää 8,33 kHz:n kanavaväliä olisi sisällyttävä lennonjohtoyksiköiden käsittelemiin ja välittämiin lentosuunnitelmiin.

(10) Tätä asetusta ei pitäisi soveltaa asetuksen (EY) N:o 549/2004 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin sotilasoperaatioihin tai -koulutukseen.

(11) Jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyvistä sotilaallisista kysymyksistä antamassaan yleisessä lausumassa ([1]) toimivansa yhteistyössä keskenään kansalliset sotilaalliset tarpeet huomioon ottaen, jotta kaikki ilmatilan käyttäjät soveltaisivat ilmatilan joustavan käytön käsitettä täysimääräisesti ja yhdenmukaisesti kaikissa jäsenvaltioissa. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi kaikkien ilmatilan käyttäjien olisi ryhdyttävä käyttämään pienennettyä 8,33 kHz:n kanavaväliä ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä puheviestinnässä.

(12) Sellaisten valtion ilma-alusten käsittely, joiden lennot suoritetaan yleisenä ilmaliikenteenä ja joissa ei ole valmiutta käyttää 8,33 kHz:n kanavaväliä, voi lisätä lennonjohdon työtaakkaa ja heikentää eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon kapasiteettia ja turvallisuustasoa. Tällaisten vaikutusten minimoimiseksi mahdollisimman suuri osa valtion ilma-aluksista olisi varustettava 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla.

(13) Suurin osa valtion ilma-aluksista, joiden lennot suoritetaan yleisenä ilmaliikenteenä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvassa ilmatilassa, on tyypiltään kuljetuskoneita. Sen vuoksi olisi ensisijaisesti varmistettava, että tällaiset valtion ilma-alukset on varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 9.

▼B

(14) Tekniset tai taloudelliset rajoitukset voivat estää jäsenvaltioita varustamasta tiettyjä valtion ilma-alusten luokkia 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla. Komissiolle olisi ilmoitettava tällaisista tapauksista.

(15) Turvallisuustason ylläpitämiseksi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi laadittava suunnitelmat sellaisten valtion ilma-alusten käsittelystä, joita ei voida varustaa 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla.

(16) Vallitsevan turvallisuustason säilyttämiseksi tai parantamiseksi jäsenvaltiot olisi velvoitettava varmistamaan, että ne osapuolet, joita asia koskee, toteuttavat turvallisuusarvioinnin, johon sisältyy vaaratekijöiden tunnistaminen, riskinarviointi ja riskien vähentäminen. Näiden menettelyjen yhdenmukainen soveltaminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin järjestelmiin edellyttää, että kaikkia yhteentoimivuus- ja suorituskykyvaatimuksia varten on yksilöitävä erityiset turvallisuusvaatimukset.

(17) Asetuksen (EY) N:o 552/2004 3 artiklan 3 kohdan d alakohdan mukaisesti yhteentoimivuutta koskevissa täytäntöönpanosäännöissä olisi kuvattava erityiset vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyt, joita on käytettävä arvioitaessa rakenneosien vaatimustenmukaisuutta tai käyttöönsoveltuvuutta sekä järjestelmien tarkastamista.

(18) Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien rakenneosien markkinat ovat niin kypsät, että rakenneosien vaatimustenmukaisuutta tai käyttöönsoveltuvuutta voidaan tyydyttävästi arvioida valmistuksen sisäisellä tarkastuksella käyttäen menettelyjä, jotka perustuvat teknistä yhdenmukaistamista koskevien direktiivien vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen eri vaiheissa käytettäviksi tarkoitetuista moduuleista ja CE-merkinnän kiinnittämistä koskevista säännöistä ja käytöstä 22 päivänä heinäkuuta 1993 tehdyn neuvoston päätöksen 93/465/ETY ([1]) liitteessä olevaan moduuliin A.

(19) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat asetuksen (EY) N:o 549/2004 5 artiklan 1 kohdalla perustetun yhtenäisen ilmatilan komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa säädetään 8,33 kHz:n kanavaväliin perustuvan, ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestinnän koordinoitua käyttöönottoa koskevista vaatimuksista.

([1]) EYVL L 220, 30.8.1993, s. 23.

▼B

2. Tätä asetusta sovelletaan ilma-aluksen ja maa-aseman välisiin puheyhteysjärjestelmiin, jotka perustuvat 8,33 kHz:n kanavaväliin siirtyvän ilmailuradioliikenteen käyttökaistalla 117,975–137 MHz, näiden järjestelmien rakenneosiin ja asiaan liittyviin menettelyihin sekä yleiselle ilmaliikenteelle palveluja tarjoavien lennonjohtoyksiköiden käyttämiin lentotietojen käsittelyjärjestelmiin, niiden rakenneosiin ja asiaan liittyviin menettelyihin.

3. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin lentoihin, jotka suoritetaan yleisenä ilmaliikenteenä lentopinnan 195 yläpuolella ICAO:n EUR-alueen ilmatilassa, jossa jäsenvaltiot vastaavat ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 ([1]) mukaisesti, lukuun ottamatta 4 artiklaa, jota sovelletaan myös lentopinnan 195 alapuolella.

4. Jäsenvaltiot voivat komission asetuksen (EY) N:o 730/2006 ([2]) 4 artiklan ensimmäisen kohdan nojalla myöntää näkölentosääntöjen mukaisille lennoille poikkeuksia tässä asetuksessa säädetyistä ilma-alusten varusteluvaatimuksista.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan asetuksen (EY) N:o 549/2004 2 artiklan määritelmiä.

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1. ”8,33 kHz:n kanavavälillä” 8,33 kHz:n taajuuserotusta naapurikanavien välillä;

2. ”kanavalla” puheyhteyslaitteiden virityksen yhteydessä käytettävää tunnistenumeroa, joka mahdollistaa käytetyn radiotaajuuden ja kanavavälin yksilöllisen tunnistamisen;

3. ”lennonjohtoyksiköllä”, jäljempänä ”ATC-yksikkö”, tapauksesta riippuen aluelennonjohtokeskusta, lähestymislennonjohtoyksikköä tai lähilennonjohtoa;

4. ”aluelennonjohtokeskuksella”, jäljempänä ”ACC”, yksikköä, joka on perustettu tarjoamaan lennonjohtopalvelua johdetuille lennoille sen vastuulla olevilla lennonjohtoalueilla;

▼M1

5. ”näkölentosääntöjen mukaisilla lennoilla” (VFR-lennot) kaikkia lentoja, jotka suoritetaan näkölentosääntöjen mukaisesti;

▼B

6. ”VHF-jakamisella” VHF-taajuuden jakamista ilmailupalvelulle puheyhteyslaitteiden käyttöä varten;

7. ”kantoaallonsiirrosmenetelmällä” menetelmää, jota käytetään tilanteissa, joissa kuuluvuutta ei voida varmistaa yhdellä lähetin-vastaanotinyhdistelmällä, jolloin häiriöiden minimoimiseksi signaalit siirretään pois pääkantotaajuudelta;

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10.
([2]) EUVL L 128, 16.5.2006, s. 3.

▼B

8. ”määrätyllä operatiivisella kuuluvuusalueella” ilmatilaa, jossa tiettyä palvelua tarjotaan ja jossa palvelun taajuus on suojattu;

9. ”lentotoiminnan harjoittajalla” henkilöä, organisaatiota tai yritystä, joka harjoittaa tai tarjoutuu harjoittamaan ilma-aluksilla lentotoimintaa;

10. ”työpisteellä” kalustusta ja teknistä laitteistoa, joilla ilmaliikennepalveluhenkilöstöön kuuluva työntekijä suorittaa henkilöstön työhön liittyvää tehtävää;

11. ”radiopuhelinliikenteellä” radioviestinnän muotoa, joka on pääasiassa tarkoitettu informaation vaihtoon puheen muodossa;

12. ”yhteistoimintasopimuksella” kahden lähekkäisen ATC-yksikön välistä sopimusta, jossa määritellään, miten niiden lennonjohtovelvollisuudet sovitetaan yhteen;

13. ”integroidulla alustavien lentosuunnitelmien käsittelyjärjestelmällä”, jäljempänä ”IFPS-järjestelmä”, eurooppalaiseen ilmaliikenteen hallintaverkkoon kuuluvaa järjestelmää, jonka välityksellä tarjotaan keskitettyä lentosuunnitelmien käsittely- ja jakelupalvelua lentosuunnitelmien vastaanottamiseksi, hyväksymiseksi ja jakamiseksi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvassa ilmatilassa;

14. ”valtion ilma-aluksella” sotilas-, tulli- ja poliisi-ilma-alusta;

15. ”kuljetuskonetyyppisellä valtion ilma-aluksella” kiinteäsiipistä valtion ilma-alusta, joka on suunniteltu matkustajien ja/tai rahdin kuljetukseen.

3 artikla

Yhteentoimivuus- ja suorituskykyvaatimukset

1. Lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että niiden ilma-alukset on varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla viimeistään 15 päivänä maaliskuuta 2008, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 artiklan soveltamista.

2. Sen lisäksi, että 1 kohdassa tarkoitetuissa laitteissa voidaan käyttää 8,33 kHz:n kanavaväliä, ne on voitava virittää 25 kHz:n välein oleville kanaville ja niitä on voitava käyttää ympäristössä, jossa käytetään kantoaallonsiirrostaajuuksia.

3. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava, että kaikki puheliikenteen VHF-jakamiset on muutettu viimeistään 3 päivänä heinäkuuta 2008 8,33 kHz:n kanavavälille sektoreilla, joiden alin korkeus on lentopinnalla 195 tai sen yläpuolella.

4. Edellä olevaa 3 kohtaa ei sovelleta sektoreilla, joilla käytetään 25 kHz:n kantoaallonsiirrosmenetelmää.

5. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että asianmukaiset VHF-jakamiset ilmoitetaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille.

▼B

6. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on toteutettava 5 kohdassa tarkoitettu VHF-jakaminen. Jos poikkeuksellisissa olosuhteissa 3 kohdan säännöksiä ei voida noudattaa, jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän syyt komissiolle.

7. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava, että niiden 8,33 kHz:n kanavavälin puheyhteysjärjestelmien suorituskyky on liitteessä I olevassa 1 kohdassa eriteltyjen ICAO:n vaatimusten mukainen.

8. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava, että niiden 8,33 kHz:n kanavavälin puheyhteysjärjestelmät mahdollistavat operatiivisesti hyväksyttävän puheviestinnän lennonjohtajien ja lentäjien välillä määrätyllä operatiivisella kuuluvuusalueella.

9. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava, että 8,33 kHz:n kanavavälin puheyhteysjärjestelmään kuuluvan lähetin-vastaanotinyhdistelmän maassa sijaitsevan rakenneosan suorituskyky on liitteessä I olevassa 1 kohdassa eriteltyjen ICAO:n vaatimusten mukainen taajuusvakavuuden, moduloinnin, herkkyyden, hyväksytyn tehollisen kaistanleveyden ja naapurikanavavaimennuksen osalta.

10. Lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että niiden ilma-aluksiin 1 kohdan soveltamiseksi asennettujen 8,33 kHz:n kanavavälin puheyhteysjärjestelmien suorituskyky on liitteessä I olevassa 2 kohdassa eriteltyjen ICAO:n vaatimusten mukainen.

11. Liitteessä I olevassa 3 kohdassa eriteltyä Euroopan siviili-ilmailulaitejärjestön (Eurocae) asiakirjaa on pidettävä riittävänä menetelmänä täyttää liitteessä I olevassa 2 kohdassa eritellyissä ICAO:n vaatimuksissa määritellyt taajuusvakavuutta, modulointia, herkkyyttä, hyväksyttyä tehollista kaistanleveyttä ja naapurikanavavaimennusta koskevat vaatimukset.

12. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on toteutettava lentotietojen käsittelyjärjestelmissään seuraavat komission asetuksen (EY) N:o 1032/2006 ([1]) mukaiset ilmoittamis- ja alustavat koordinointimenettelyt:

a) tieto lennon valmiudesta käyttää 8,33 kHz:n kanavaväliä on välitettävä ATC-yksiköiden välillä;

b) tieto lennon valmiudesta käyttää 8,33 kHz:n kanavaväliä on toimitettava käytettäväksi asiaankuuluvassa työpisteessä;

c) lennonjohtajan on voitava muuttaa tietoja, jotka koskevat lennon valmiutta käyttää 8,33 kHz:n kanavaväliä.

4 artikla

Asiaan liittyvät menettelyt

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että VHF-radiopuhelinliikenteessä lähettävän kanavan tunnistamiseen käytetään numerotunnisteen kaikkia kuutta numeroa paitsi jos sekä kuudes että viides numero on nolla, jolloin käytetään ainoastaan neljää ensimmäistä numeroa.

([1]) EUVL L 186, 7.7.2006, s. 27.

▼B

2. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että niiden ilma-aluksen ja maa-aseman väliset puheviestintämenettelyt ovat liitteessä I olevassa 4 kohdassa eriteltyjen ICAO:n määräysten mukaiset.

3. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava, että menettelyt, joita sovelletaan 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla varustettuihin ilma-aluksiin ja ilma-aluksiin, joita ei ole varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla, määritellään ACC:ien välisissä yhteistoimintasopimuksissa.

4. Lentotoiminnan harjoittajien, jotka suorittavat 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja lentoja lentopinnan 195 yläpuolella, ja niiden lukuun toimivien edustajien on varmistettava, että 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla varustetun ilma-aluksen lentosuunnitelman kohtaan 10 merkitään kirjaimen S ja/tai muiden tarvittavien kirjainten lisäksi kirjain Y, tai jos ilma-alusta ei ole varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla mutta sille on myönnetty poikkeus pakollisista radiolaitteista, lentosuunnitelman kohtaan 18 tehdään merkintä STS/EXM833. Sellaisten 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla varustettujen ilma-alusten, joilla voidaan tavallisesti toimia lentopinnan 195 yläpuolella mutta joilla aiotaan lentää tätä alempana, lentosuunnitelman kohtaan 10 on merkittävä kirjain Y.

5. Jos lennon valmiudessa käyttää 8,33 kHz:n kanavaväliä tapahtuu muutos, lentotoiminnan harjoittajan tai sen lukuun toimivan edustajan on lähetettävä IFPS-järjestelmään muutosviesti, jossa asianomaiseen kohtaan on tehty asianmukainen merkintä.

6. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että IFPS-järjestelmä käsittelee ja jakaa lentosuunnitelmissa saadut 8,33 kHz:n valmiutta koskevat tiedot.

5 artikla

Valtion ilma-alukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuljetuskonetyyppiset valtion ilma-alukset varustetaan 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla viimeistään 3 päivänä heinäkuuta 2008.

2. Rajoittamatta valtion ilma-aluksia koskevien tietojen kansallisia ilmoitusmenettelyjä jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 3 päivänä tammikuuta 2008 luettelo kuljetuskonetyyppisistä valtion ilma-aluksista, joita ei varusteta 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla 1 kohdan mukaisesti:

a) koska ne poistetaan käytöstä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2010;

b) hankintoihin liittyvien rajoitusten vuoksi.

Jos hankintoihin liittyvät rajoitukset estävät 1 kohdan säännösten noudattamisen, jäsenvaltioiden on myös ilmoitettava komissiolle viimeistään 3 päivänä tammikuuta 2008 päivämäärä, johon mennessä kyseessä oleva ilma-alus varustetaan 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteella. Tämä päivämäärä ei saa olla myöhäisempi kuin 31 päivä joulukuuta 2012.

▼B

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että muut kuin kuljetuskonetyyppiset valtion ilma-alukset varustetaan 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2009.

4. Rajoittamatta valtion ilma-aluksia koskevien tietojen kansallisia ilmoitusmenettelyjä jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2009 luettelo muista kuin kuljetuskonetyyppisistä valtion ilma-aluksista, joita ei varusteta 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla 3 kohdan mukaisesti

a) pakottavien teknisten tai taloudellisten rajoitusten vuoksi;

b) koska ne poistetaan käytöstä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2010;

c) hankintoihin liittyvien rajoitusten vuoksi.

Jos hankintoihin liittyvät rajoitukset estävät 3 kohdan säännösten noudattamisen, jäsenvaltioiden on myös ilmoitettava komissiolle viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2009 päivämäärä, johon mennessä kyseessä oleva ilma-alus varustetaan 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteella. Tämä päivämäärä ei saa olla myöhäisempi kuin 31 päivä joulukuuta 2015.

5. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on varmistettava, että ne voivat tarjota palvelua valtion ilma-aluksille, joita ei ole varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla, edellyttäen että niitä voidaan käsitellä turvallisesti ilmaliikenteen hallintajärjestelmän kapasiteetin rajoissa jaetuilla UHF-taajuuksilla tai 25 kHz:n VHF-taajuuksilla.

6. Jäsenvaltioiden on julkaistava kansallisissa ilmailukäsikirjoissaan menettelyt, joita sovelletaan sellaisten valtion ilma-alusten käsittelyyn, joita ei ole varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla.

7. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on toimitettava vuosittain sille jäsenvaltiolle, joka ne on nimennyt, 6 kohdassa tarkoitettuihin menettelyihin liittyvät kapasiteettirajoitukset huomioon ottaen laatimansa suunnitelmat sellaisten valtion ilma-alusten käsittelyä varten, joita ei ole varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla.

6 artikla

Turvallisuusvaatimukset

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että kaikkia 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja nykyisiä järjestelmiä koskevia muutoksia tai uusien järjestelmien käyttöönottoa edeltää niiden osapuolten, joita asia koskee, toteuttama turvallisuusarviointi, johon sisältyy vaaratekijöiden tunnistaminen, riskinarviointi ja riskien vähentäminen.

Tätä turvallisuusarviointia tehtäessä on otettava huomioon vähintään liitteessä II eritellyt turvallisuusvaatimukset.

▼B

7 artikla

Rakenneosien vaatimustenmukaisuus ja käyttöönsoveltuvuus

1. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien rakenneosien valmistajien on ennen asetuksen (EY) N:o 552/2004 5 artiklassa tarkoitetun EY-vaatimustenmukaisuus- ja käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen laatimista arvioitava kyseisten rakenneosien vaatimustenmukaisuus ja käyttöönsoveltuvuus noudattaen tämän asetuksen liitteessä III olevassa A osassa vahvistettuja vaatimuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.

2. Kun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ([1]) mukaisia lentokelpoisuuden hyväksyntämenettelyjä sovelletaan 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien ilma-aluksiin asennettuihin rakenneosiin, niitä on pidettävä hyväksyttävinä menettelyinä näiden rakenneosien vaatimustenmukaisuuden arviointia varten, jos niihin sisältyy tässä asetuksessa säädettyjen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten noudattamisen osoittaminen.

8 artikla

Järjestelmien tarkastaminen

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, jotka voivat osoittaa tai ovat osoittaneet täyttävänsä liitteessä IV vahvistetut edellytykset, on suoritettava 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien tarkastaminen liitteessä III olevassa C osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

2. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, jotka eivät voi osoittaa täyttävänsä liitteessä IV esitettyjä edellytyksiä, on teetettävä 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien tarkastaminen alihankintana ilmoitetuilla laitoksilla. Tarkastaminen on suoritettava liitteessä III olevassa D osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

9 artikla

Lisävaatimukset

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava, että kaikki asiaan liittyvä henkilöstö saatetaan asianmukaisella tavalla tietoiseksi tässä asetuksessa säädetyistä vaatimuksista ja on riittävästi koulutettu työtehtäviinsä.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että lentojen suunnitteluun osallistuva IFPS-järjestelmää käyttävä henkilöstö saatetaan asianmukaisella tavalla tietoiseksi tässä asetuksessa säädetyistä vaatimuksista ja on riittävästi koulutettu työtehtäviinsä.

3. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on

a) laadittava ja pidettävä yllä toimintakäsikirjoja, jotka sisältävät riittävät ohjeet ja tiedot, jotta kaikki asiaan liittyvä henkilöstö pystyy soveltamaan tätä asetusta;

([1]) EYVL L 240, 7.9.2002, s. 1.

▼B

b) varmistettava, että a alakohdassa tarkoitetut käsikirjat ovat saatavilla ja ajan tasalla ja että niiden ajantasaistaminen ja jakelu toteutetaan asiakirja-aineiston laadun ja kokoamisen kannalta asianmukaisesti;

c) varmistettava, että työmenetelmät ja toimintaohjeet ovat tämän asetuksen mukaiset.

4. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että keskitetty lentosuunnitelmien käsittely- ja jakelupalveluyksikkö

a) laatii ja pitää yllä toimintakäsikirjoja, jotka sisältävät riittävät ohjeet ja tiedot, jotta kaikki asiaan liittyvä henkilöstö pystyy soveltamaan tätä asetusta;

b) varmistaa, että a alakohdassa tarkoitetut käsikirjat ovat saatavilla ja ajan tasalla ja että niiden ajantasaistaminen ja jakelu toteutetaan asiakirja-aineiston laadun ja kokoamisen kannalta asianmukaisesti;

c) varmistaa, että työmenetelmät ja toimintaohjeet ovat tämän asetuksen mukaiset.

5. Edellä 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen lentotoiminnan harjoittajien on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että radiolaitteita käyttävä henkilöstö saatetaan asianmukaisella tavalla tietoiseksi tästä asetuksesta ja on riittävästi koulutettu käyttämään näitä laitteita ja että ohjaamossa on saatavilla asiasta ohjeita, mikäli mahdollista.

6. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen tämän asetuksen noudattamisen, mukaan lukien asiaa koskevien tietojen julkaiseminen kansallisissa ilmailukäsikirjoissa.

10 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

▼B

LIITE I

3 ja 4 artiklassa tarkoitetut määräykset ja vaatimukset

1. ICAO:n liite 10, nide III, osa 2 (1. laitos, heinäkuu 1995 – sisältää muutoksen nro 80), luku 2 ”Aeronautical Mobile Service”, 2.1 kohta ”Air-ground VHF communication system characteristics” ja 2.2 kohta ”System characteristics of the ground installations”.

2. ICAO:n liite 10, nide III, osa 2 (1. laitos, heinäkuu 1995 – sisältää muutoksen nro 80), luku 2 ”Aeronautical Mobile Service”, 2.1 kohta ”Air-ground VHF communication system characteristics”, 2.3.1 kohta ”Transmitting function” ja 2.3.2 kohta ”Receiving function” lukuun ottamatta 2.3.2.8 alakohtaa ”VDL – Interference Immunity Performance”.

3. Eurocae ED-23B (muutos 3, joulukuu 1997) ”Minimum Operational Performance Specification for Airborne VHF Receiver-Transmitter operating in the frequency range 117,975–137,000 MHz”.

4. ICAO PANS-ATM, Doc. 4444 (14. laitos, 2001 – sisältää muutoksen nro 4), 12.3.1.4 kohta ”8.33 kHz channel spacing”.

▼B

LIITE II

6 artiklassa tarkoitetut turvallisuusvaatimukset

1. Edellä 3 artiklan 1 ja 12 kohdassa määriteltyjä yhteentoimivuus- ja suorituskykyvaatimuksia on pidettävä turvallisuusvaatimuksina.

2. Edellä 4 artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjä asiaan liittyviä menettelyjä koskevia vaatimuksia on pidettävä turvallisuusvaatimuksina.

3. Edellä 5 artiklan 1, 3, 5 ja 7 kohdassa määriteltyjä valtion ilma-aluksia koskevia vaatimuksia on pidettävä turvallisuusvaatimuksina.

4. Edellä 9 artiklan 1, 3, 5 ja 6 kohdassa määriteltyjä vaatimustenmukaisuutta tukevia vaatimuksia on pidettävä turvallisuusvaatimuksina.

5. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava, että VHF-kanavia näyttävä lennonjohtajan käyttöliittymä on yhdenmukainen VHF-radiopuhelinliikenteen menettelyjen kanssa.

6. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on arvioitava vaikutuksia, joita aiheutuu niiden ilma-alusten, joita ei ole varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radiolaitteilla, siirtämisestä lentopinnan 195 alapuolelle, ottaen huomioon muun muassa alhaisimmat turvalliset ylityskorkeudet, ja määriteltävä, onko sektorikapasiteettia tai ilmatilan suunnittelua/rakenteita tarpeellista muuttaa.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että muutoksia 25 kHz:n kanavavälistä 8,33 kHz:n kanavaväliin koekäytetään vähintään neljän viikon ajan, jona aikana niiden turvallinen toiminta varmennetaan, ennen koordinointia ICAO:n asiakirjan 7754 taulukossa COM2.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että muutokset 25 kHz:n kanavavälistä 8,33 kHz:n kanavaväliin tehdään noudattaen ICAO:n taajuussuunnittelukriteerejä, jotka on kuvattu asiakirjan ICAO EUR Doc 011 (2005) ”EUR Frequency Management Manual” osassa II ”VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria”.

▼B

LIITE III

A OSA

7 ARTIKLASSA TARKOITETUT RAKENNEOSIEN VAATIMUSTENMUKAISUUDEN JA KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUDEN ARVIOINTIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

1. Tarkastuksissa on osoitettava, että rakenneosat ovat tässä asetuksessa säädettyjen suorituskykyvaatimusten mukaiset ja soveltuvat käyttöön, kun niitä käytetään testausympäristössä.

2. Jos valmistaja soveltaa B osassa kuvattua moduulia, tämän on katsottava olevan riittävä vaatimustenmukaisuuden arviointimenettely rakenneosien vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi ja sitä koskevan vakuutuksen antamiseksi. Myös muiden vastaavien tai tiukempien menettelyjen soveltaminen on sallittua.

B OSA

VALMISTUKSEN SISÄISTÄ TARKASTUSTA KUVAAVA MODUULI

1. Tässä moduulissa kuvaillaan menettely, jolla valmistaja tai sen yhteisöön sijoittautunut valtuutettu edustaja, joka täyttää 2 kohdassa säädetyt velvollisuudet, varmistaa ja vakuuttaa, että kyseiset rakenneosat täyttävät tämän asetuksen vaatimukset. Valmistajan tai sen yhteisöön sijoittautuneen valtuutetun edustajan on laadittava kirjallinen vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutus asetuksen (EY) N:o 552/2004 liitteessä III olevan 3 kohdan mukaisesti.

2. Valmistajan on laadittava 4 kohdassa kuvaillut tekniset asiakirjat, ja valmistajan tai sen yhteisöön sijoittautuneen valtuutetun edustajan on pidettävä näitä asiakirjoja asianomaisten kansallisten valvontaviranomaisten saatavilla tarkastusta varten sekä niiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien saatavilla, jotka integroivat näitä rakenneosia omiin järjestelmiinsä, vähintään kymmenen vuoden ajan viimeisten rakenneosien valmistuspäivän jälkeen. Valmistajan tai sen yhteisöön sijoittautuneen valtuutetun edustajan on ilmoitettava jäsenvaltioille, missä ja millä tavoin edellä mainitut tekniset asiakirjat ovat saatavilla.

3. Jos valmistaja ei ole sijoittautunut yhteisöön, sen on nimettävä henkilö tai henkilöt, jotka saattavat rakenneosat yhteisön markkinoille. Tämän henkilön tai näiden henkilöiden on ilmoitettava jäsenvaltioille, missä ja millä tavoin edellä mainitut tekniset asiakirjat ovat saatavilla.

4. Teknisten asiakirjojen perusteella on voitava arvioida, ovatko rakenneosat tämän asetuksen vaatimusten mukaiset. Teknisten asiakirjojen on käsitettävä rakenneosien suunnittelu, valmistus ja käyttö siinä määrin kuin se on olennaista tämän arvioinnin kannalta.

5. Valmistajan tai sen valtuutetun edustajan on säilytettävä teknisten asiakirjojen kanssa jäljennös vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutuksesta.

C OSA

8 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETUT JÄRJESTELMIEN TARKASTAMISTA KOSKEVAT VAATIMUKSET

1. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien tarkastuksissa on osoitettava, että ne ovat tässä asetuksessa säädettyjen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten mukaisia arviointiympäristössä, joka jäljittelee järjestelmien todellisia käyttöolosuhteita. Erityisesti:

   — ilma-aluksen ja maa-aseman välisten yhteydenpitojärjestelmien tarkastuksessa on osoitettava, että ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä VHF-puheviestinnässä käytetään 8,33 kHz:n kanavaväliä 3 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja että 8,33 kHz:n kanavavälin puheyhteysjärjestelmien suorituskyky on 3 artiklan 7 kohdan mukainen,

▼B

— lentotietojen käsittelyjärjestelmien tarkastuksessa on osoitettava, että 3 artiklan 12 kohdassa kuvatut ominaisuudet toteutetaan asianmukaisesti.

2. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien tarkastaminen on suoritettava asiaankuuluvien ja tunnustettujen testauskäytäntöjen mukaisesti.

3. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien tarkastamiseen käytettävissä testausvälineissä on oltava soveltuvat toiminnot.

4. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien tarkastuksista on laadittava asetuksen (EY) N:o 552/2004 liitteessä IV olevassa 3 kohdassa tarkoitetut tekniset asiakirjat, joihin sisältyvät seuraavat osat:

— kuvaus toteutuksesta,

— raportti tarkastuksista ja testeistä, jotka on suoritettu ennen järjestelmän käyttöönottoa.

5. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja vastaa tarkastuksista, ja sen tehtäviin kuuluu erityisesti

— määritellä soveltuva operatiivinen ja tekninen arviointiympäristö siten, että se jäljittelee todellisia käyttöolosuhteita,

— varmistaa, että testaussuunnitelmassa kuvataan 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien integrointi operatiivisessa ja teknisessä arviointiympäristössä,

— varmistaa, että testaussuunnitelmassa otetaan täysimääräisesti huomioon tässä asetuksessa säädetyt sovellettavat yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset,

— varmistaa teknisten asiakirjojen ja testaussuunnitelman yhdenmukaisuus ja laatu,

— suunnitella testauksen organisointi, sen henkilökunta, asennustyö ja laitteisto,

— suorittaa testaussuunnitelmassa määritellyt tarkastukset ja testit,

— laatia raportti tarkastusten ja testien tuloksista.

6. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on varmistettava, että 1 artiklan 2 kohdassa määritellyt järjestelmät, joita käytetään operatiivisessa arviointiympäristössä, ovat tässä asetuksessa säädettyjen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten mukaiset.

7. Kun lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja on hyväksyttävällä tavalla varmistanut vaatimustenmukaisuuden, sen on laadittava järjestelmän EY-tarkastusvakuutus ja toimitettava se yhdessä teknisten asiakirjojen kanssa kansalliselle valvontaviranomaiselle asetuksen (EY) N:o 552/2004 6 artiklan mukaisesti.

D OSA

8 ARTIKLAN 2 KOHDASSA TARKOITETUT JÄRJESTELMIEN TARKASTAMISTA KOSKEVAT VAATIMUKSET

1. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien tarkastuksissa on osoitettava, että ne ovat tässä asetuksessa säädettyjen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten mukaisia arviointiympäristössä, joka jäljittelee järjestelmien todellisia käyttöolosuhteita. Erityisesti:

— ilma-aluksen ja maa-aseman välisten yhteydenpitojärjestelmien tarkastuksessa on osoitettava, että ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä VHF-puheviestinnässä käytetään 8,33 kHz:n kanavaväliä 3 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja että 8,33 kHz:n kanavavälin puheyhteysjärjestelmien suorituskyky on 3 artiklan 7 kohdan mukainen,

▼B

— lentotietojen käsittelyjärjestelmien tarkastuksessa on osoitettava, että 3 artiklan 12 kohdassa kuvatut ominaisuudet toteutetaan asianmukaisesti.

2. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien tarkastaminen on suoritettava asiaankuuluvien ja tunnustettujen testauskäytäntöjen mukaisesti.

3. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien tarkastamiseen käytettävissä testausvälineissä on oltava soveltuvat toiminnot.

4. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien tarkastuksista on laadittava asetuksen (EY) N:o 552/2004 liitteessä IV olevassa 3 kohdassa tarkoitetut tekniset asiakirjat, joihin sisältyvät seuraavat osat:

— kuvaus toteutuksesta,

— raportti tarkastuksista ja testeistä, jotka on suoritettu ennen järjestelmän käyttöönottoa.

5. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on määriteltävä soveltuva operatiivinen ja tekninen arviointiympäristö siten, että se jäljittelee todellisia käyttöolosuhteita, ja sen on teetettävä tarkastukset ilmoitetulla laitoksella.

6. Ilmoitettu laitos vastaa tarkastuksista, ja sen tehtäviin kuuluu erityisesti

— varmistaa, että testaussuunnitelmassa kuvataan 1 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen järjestelmien integrointi operatiivisessa ja teknisessä arviointiympäristössä,

— varmistaa, että testaussuunnitelmassa otetaan täysimääräisesti huomioon tässä asetuksessa säädetyt sovellettavat yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset,

— varmistaa teknisen dokumentaation ja testaussuunnitelman yhdenmukaisuus ja laatu,

— suunnitella testauksen organisointi, sen henkilökunta, asennustyö ja laitteisto,

— suorittaa testaussuunnitelmassa määritellyt tarkastukset ja testit,

— laatia raportti tarkastusten ja testien tuloksista.

7. Ilmoitetun laitoksen on varmistettava, että 1 artiklan 2 kohdassa määritellyt järjestelmät, joita käytetään operatiivisessa arviointiympäristössä, ovat tässä asetuksessa säädettyjen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten mukaiset.

8. Kun ilmoitettu laitos on hyväksyttävällä tavalla saattanut tarkastukset päätökseen, sen on laadittava suorittamiinsa tarkastuksiin liittyvä vaatimustenmukaisuustodistus.

9. Tämän jälkeen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on laadittava järjestelmien EY-tarkastusvakuutus ja toimitettava se yhdessä teknisten asiakirjojen kanssa kansalliselle valvontaviranomaiselle asetuksen (EY) N:o 552/2004 6 artiklan mukaisesti.

▼B

LIITE IV

8 artiklassa tarkoitetut edellytykset

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla on oltava käytössä organisaation sisäiset raportointimenetelmät, joilla varmistetaan ja osoitetaan tarkastuksiin liittyvien arvioiden puolueettomuus ja riippumattomuus.

2. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on varmistettava, että tarkastuksiin osallistuva henkilöstö suorittaa tarkastukset ammatillisesti mahdollisimman luotettavasti ja teknisesti mahdollisimman pätevästi, ja ettei mikään, erityisesti taloudellinen painostus tai houkuttelu vaikuta heidän arviointiinsa tai tarkastustensa tuloksiin; tämä koskee erityisesti painostusta ja houkuttelua sellaisten henkilöiden tai henkilöryhmien taholta, joihin tarkastuksen tulokset vaikuttavat.

3. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on varmistettava, että tarkastusmenettelyissä mukana olevalla henkilöstöllä on mahdollisuus käyttää laitteita, joiden avulla se voi suorittaa vaaditut tarkastukset asianmukaisesti.

4. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on varmistettava, että tarkastusmenettelyissä mukana olevalla henkilöstöllä on vankka tekninen ja ammatillinen koulutus, riittävä tietämys tehtäviin tarkastuksiin liittyvistä vaatimuksista, riittävä kokemus tarkastustoiminnasta sekä vaaditut taidot sellaisten vakuutusten, pöytäkirjojen ja raporttien laatimiseksi, joilla tarkastusten suorittaminen voidaan todentaa.

5. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on varmistettava, että tarkastusmenettelyissä mukana oleva henkilöstö pystyy suorittamaan tarkastukset puolueettomasti. Henkilöstön palkkaus ei saa olla riippuvainen suoritettujen tarkastusten määrästä eikä niiden tuloksista.