Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B**

A BIZOTTSÁG 1265/2007/EK RENDELETE

(2007. október 26.)

a levegő-föld beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő megállapításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 283., 2007.10.27., 25. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.)	L 281	1	2012.10.13.

▼B

A BIZOTTSÁG 1265/2007/EK RENDELETE

(2007. október 26.)

a levegő-föld beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő megállapításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre („átjárhatósági rendelet”) [1] és különösen annak 3. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre („keretrendelet”) [2] és különösen annak 8. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

(1) Az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózaton (a továbbiakban: ELSZH) belül megnövekedett légiforgalom szükségessé tette a légiforgalmi irányítási kapacitások kibővítését. Ez működési fejlesztéseket – mint például a légtérszektorok újrafelosztása – tett szükségessé, amihez viszont további VHF-csatornakiosztás vált szükségessé.

(2) Mivel nehézségek mutatkoznak a légiforgalmi rádiókommunikációs mozgószolgálat 117,975–137 MHz-es sávján belüli VHF-csatornakiosztásra vonatkozó igények kielégítését illetően – és minthogy a felosztott spektrum kibővítésének, illetve a frekvencia-újrahasznosítás növelésének lehetőségei korlátozottak –, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) úgy határozott, hogy a csatornatávolságot 25 kHz-ről 8,33 kHz-re csökkenti.

(3) Az 1994-ben, illetve 1995-ben hozott ICAO-határozatokat követően 1999 októberében az ICAO EUR régión belül a 245-ös repülési szint (a továbbiakban: FL) felett bevezetésre került a 8,33 kHz-es csatornatávolság. Eredetileg hét állam írta elő a 8,33 kHz-es csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékekre vonatkozó felszerelési kötelezettséget, majd ehhez 2002 októberében további 23 állam csatlakozott.

(4) A VHF-csatornakiosztásra vonatkozó igények előre jelzett növekedésével párhuzamosan az ICAO 2002-ben határozatot hozott a 8,33 kHz-es csatornatávolság FL 245 alatti alkalmazásáról, amelynek lebonyolításával az Eurocontrolt (Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért) bízta meg. Ezt követően az Eurocontrol állandó bizottsága következő lépésként azt javasolta, hogy 2007. március 15-től az ICAO EUR régióban FL 195 felett is alkalmazzák a 8,33 kHz-es csatornatávolságot.

[1] HL L 96., 2004.3.31., 26. o.
[2] HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

▼B

(5) A forgalomnövekedés várhatóan a következő években is folytatódik majd, ami további igényeket fog támasztani több VHF-csatorna kiosztására. A 8,33 kHz-es csatornatávolság FL 195 fölé történő alkalmazását ezért csupán az első lépésnek kell tekinteni, amelynek további lehetséges kiterjesztését megfelelő működési, biztonsági és gazdasági hatásvizsgálat alapján kellő időben végzett értékelésnek kell megelőznie.

(6) Az Eurocontrol az 549/2004/EK rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével összhangban megbízást kapott, hogy dolgozza ki a csökkentett, 8,33 kHz-es csatornatávolságú levegő-föld beszédüzemű kommunikáció összehangolt bevezetésére vonatkozó követelményeket. Ez a rendelet a megbízás eredményeként 2006. október 12-én kiadott jelentésen alapul.

(7) Az átjárhatóság biztosítása érdekében a 8,33 kHz-es beszédkommunikációt biztosító földi és a légi rendszereknek közös minimális teljesítményi követelményeknek kell eleget tenniük.

(8) Az átjárhatóság és a zökkenőmentes működés megvalósításához elengedhetetlen, hogy bizonyos eljárásokat az egységes európai égbolt légterében egységesen alkalmazzanak.

(9) Fel kell tüntetni a légiforgalmi irányító egységek közötti forgalomban feldolgozott és átadott repülési tervekben az arra vonatkozó információt, hogy a légi jármű fel van-e szerelve 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel.

(10) E rendelet hatálya nem terjed ki az 549/2004/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében említett katonai műveletekre és kiképzésre.

(11) A tagállamok az egységes európai égbolttal [1] kapcsolatos katonai kérdésekre vonatkozó általános nyilatkozatban kijelentették, hogy – figyelembe véve a nemzeti katonai követelményeket – együttműködnek egymással annak érdekében, hogy a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó elvet a légtér valamennyi felhasználója minden tagállamban teljes mértékben és egységesen alkalmazza. Ezért a csökkentett, 8,33 kHz-es csatornatávolságú levegő-föld beszédüzemű kommunikációt a légtér valamennyi felhasználójának alkalmaznia kell.

(12) Az általános légi forgalom keretében közlekedő, 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel fel nem szerelt állami légi járművek kezelése a légiforgalmi irányítás munkaterhének növekedését eredményezheti, és káros hatással lehet az ELSZH kapacitási, illetve biztonsági színvonalára. Az ilyen hatások minimalizálása érdekében az állami légi járatokat a lehető legnagyobb arányban fel kell szerelni 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel.

(13) Az e rendelet hatálya alá tartozó légtérben az állami teherszállító légi járművek jelentik az általános légi forgalom keretében közlekedő állami légi járművek legnagyobb kategóriáját. Ennek megfelelően elsődleges célként biztosítani kell, hogy ezen állami légi járművek 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel rendelkeznek.

[1] HL L 96., 2004.3.31., 9. o.

▼B

(14) A tagállamok számára egyes műszaki vagy pénzügyi megszorítások akadályt jelenthetnek bizonyos típusú állami légi járművek 8,33 kHz-es csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékekkel történő felszerelésében. Ezekről az esetekről tájékoztatni kell a Bizottságot.

(15) A biztonsági szint fenntartása érdekében a léginavigációs szolgáltatók tervet készítenek a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékekkel való felszerelésre nem alkalmas állami légi járművek kezeléséről.

(16) A műveletek már meglévő biztonsági szintjének fenntartása, illetve javítása érdekében a tagállamokat kötelezni kell annak biztosítására, hogy az érintett felek veszélyazonosítási, kockázatértékelési és -mérsékelési eljárásokat magában foglaló biztonságértékelést végezzenek. Ezen eljárásoknak az e rendelet hatálya alá tartozó rendszerekre történő harmonizált alkalmazása érdekében speciális biztonsági követelményeket kell meghatározni valamennyi átjárhatósági és teljesítményi követelményre vonatkozóan.

(17) Az 552/2004/EK rendelet 3. cikke (3) bekezdésének d) pontja értelmében az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályoknak le kell írniuk azokat a speciális megfelelőségértékelési eljárásokat, amelyeket a rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékeléséhez, illetve a rendszerellenőrzéshez használnak.

(18) Az e rendelet hatálya alá tartozó rendszerelemek piaci érettségének köszönhetően megfelelőségük, illetve alkalmazhatóságuk a belső gyártásellenőrzés révén kielégítően értékelhető azon eljárások segítségével, amelyek a megfelelőségértékelési eljárások különböző szakaszainak moduljairól, valamint a CE megfelelőségi jelölés feltüntetését és használatát rögzítő, a műszaki harmonizációs irányelvekben használni kívánt szabályokról szóló, 1993. július 22-i 93/465/EGK tanácsi határozat ([1]) mellékletének A. modulján alapulnak.

(19) Az e rendeletben meghatározott intézkedések megfelelnek az 549/2004/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésével létrehozott egységes égbolttal foglalkozó bizottság véleményének,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) E rendelet megállapítja a 8,33 kHz-es csatornatávolságon alapuló levegő-föld beszédüzemű kommunikáció összehangolt bevezetésére vonatkozó követelményeket.

([1]) HL L 220., 1993.8.30., 23. o.

▼B

(2) E rendelet alkalmazandó a légiforgalmi rádiókommunikációs mozgószolgálat 117,975–137 MHz-es sávján belüli 8,33 kHz-es csatornatávolságon alapuló, levegő-föld beszédüzemű kommunikációt megvalósító rendszerekre, azok rendszerelemeire és kapcsolt folyamataira, továbbá az általános légi forgalom számára szolgáltatást nyújtó légiforgalmi irányító egységeket kiszolgáló repülési adatfeldolgozó rendszerekre, azok rendszerelemeire és kapcsolt folyamataira.

(3) E rendelet alkalmazandó minden, FL 195 fölött az általános légi forgalom keretében az ICAO EUR régió azon légtérrészében közlekedő légi járatra, ahol a tagállamok az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([1]) összhangban felelősek a légiforgalmi szolgáltatások biztosításáért, kivéve az FL 195 alatt is alkalmazandó 4. cikket.

(4) A 730/2006/EK bizottsági rendelet ([2]) 4. cikkének első bekezdése szerint a tagállamok a látvarepülési szabályok szerinti járatok tekintetében eltérést alkalmazhatnak az e rendeletben foglalt légiforgalmi felszereltségi kötelezettségektől.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az 549/2004/EK rendelet 2. cikkében írt meghatározásokat kell alkalmazni.

Az alábbi meghatározások szintén alkalmazandók:

1. „8,33 kHz-es csatornatávolság”: az egymás melletti csatornák 8,33 kHz-es beosztással követik egymást;

2. „csatorna”: a beszédüzemű kommunikációs berendezések hangolásával összefüggésben használt számjelölés, amely lehetővé teszi az alkalmazandó rádiókommunikációs frekvencia és csatornatávolság egyértelmű azonosítását;

3. „légiforgalmi irányítóegység” (a továbbiakban: ATC-egység): értelemszerűen körzeti irányítószolgálat, bevezető irányítóegység vagy repülőtéri irányítótorony;

4. „körzeti irányító központ” (a továbbiakban: ACC): az illetékessége alá tartozó irányítói körzetek ellenőrzött repülései számára légiforgalmi irányítószolgálat nyújtása céljából létesített egység;

▼M1

5. „látvarepülési szabályok (VFR) szerinti repülés”: a látvarepülési szabályoknak megfelelően végrehajtott repülés;

▼B

6. „VHF-csatornakiosztás”: meghatározott VHF-frekvencia hozzárendelése valamely légiforgalmi szolgálathoz beszédüzemű kommunikációs berendezések üzemeltetése céljából;

7. „ofszet (eltolt) vivőfrekvencia-rendszer”: olyan helyzetekben alkalmazott rendszer, amikor a rádióhullámú adás(-vétel) lefedettsége nem biztosítható egyetlen adó-vevő készülékpár segítségével, és amikor az interferenciaproblémák csökkentése érdekében a jeleket a fő vivőfrekvenciához viszonyított eltolással állítják elő;

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 10. o.
([2]) HL L 128., 2006.5.16., 3. o.

▼B

8. „kijelölt működési tartomány”: az a légtérrész, amelyben valamely meghatározott szolgáltatást frekvenciavédelem mellett nyújtanak;

9. „üzemeltető”: olyan személy, szervezet vagy vállalkozás, amely részt vesz, vagy felajánlja részvételét egy légiközlekedési műveletben;

10. „munkahely”: az a berendezés és műszaki felszerelés, amelynél a légiforgalmi szolgálat személyzete a munkakörébe tartozó feladatokat ellátja;

11. „rádiótelefonálás”: a rádiókommunikáció olyan formája, amelynek célja elsősorban a beszédközléssel történő információcsere;

12. „koordinációs egyezmény”: két egymás melletti ATC-egység közötti egyezmény azok légiforgalmi irányítással kapcsolatos felelősségének koordinálásáról;

13. „integrált előzetes repülési tervet feldolgozó rendszer” (a továbbiakban: IFPS): olyan, az európai légiforgalmi szolgáltatási hálózathoz tartozó rendszer, amelyen keresztül egy, a repülési tervek fogadásával, érvényesítésével és szétosztásával foglalkozó központi repüléstervezés-feldolgozó és -szétosztó szolgáltatást biztosítanak az e rendelet hatálya alá tartozó légtérben;

14. „állami légi jármű”: a haderők, a vámszervek és a rendőrség által használt légi járművek;

15. „állami teherszállító légi jármű”: merevszárnyú állami légi jármű, amelyet személy-, illetve árufuvarozásra terveztek.

3. cikk

Átjárhatósági és teljesítményi követelmények

(1) Az 5. cikk sérelme nélkül, az üzemeltetők biztosítják, hogy a légi járműveiket legkésőbb 2008. március 15-ig felszerelik 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel.

(2) A 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott állomáskeresés mellett az (1) bekezdésben említett készüléknek alkalmasnak kell lennie a 25 kHz csatornatávolságú állomáskeresésre és arra, hogy eltolt vivőhullámú technikát alkalmazó környezetben is használható legyen.

(3) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a beszédüzemű VHF-csatornakiosztásokat legkésőbb 2008. július 3-ig átállítják a 8,33 kHz-es csatornatávolságra valamennyi olyan szektorban, amelynek alsó szintje FL 195 vagy efelett található.

(4) A (3) bekezdés nem alkalmazandó a 25 kHz-es ofszet vivőhullámú rendszert alkalmazó szektorokra.

(5) A tagállamok minden szükséges intézkedést meghoznak annak biztosítása érdekében, hogy a léginavigációs szolgáltatókat értesítsék a megfelelő VHF-csatornakiosztásokról.

▼B

(6) A léginavigációs szolgáltatók alkalmazzák az (5) bekezdésben említett VHF-csatornakiosztásokat. Amennyiben a (3) bekezdésben foglaltak rendkívüli körülmények miatt nem teljesíthetők, a tagállamok közlik ennek okait a Bizottsággal.

(7) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a 8,33 kHz-es beszédüzemű kommunikációt megvalósító rendszereik teljesítménye megfelel az I. melléklet 1. pontjában bekezdésében meghatározott ICAO-szabványoknak.

(8) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a 8,33 kHz-es beszédüzemű kommunikációt megvalósító rendszereik a kijelölt működési tartományon belül funkcionálisan elfogadható beszédkommunikációt biztosítanak a légiirányító személyzet és a pilóták között.

(9) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a 8,33 kHz-es beszédüzemű kommunikációt megvalósító rendszerekbe beépített adóvevő egység földi komponensének teljesítménye frekvenciastabilitás, moduláció, érzékenység, tényleges átviteli sávszélesség és szomszédoscsatorna-szelektivitás szempontjából megfelel az I. melléklet 1. pontjában meghatározott ICAO-szabványoknak.

(10) Az üzemeltetők biztosítják, hogy a légi járművek fedélzetén az (1) bekezdésnek megfelelően felszerelt, 8,33 kHz-es beszédüzemű kommunikációt megvalósító rendszereik teljesítménye megfelel az I. melléklet 2. pontjában meghatározott ICAO-szabványoknak.

(11) A Polgári Repülési Berendezésekkel Foglalkozó Európai Szervezet (Eurocae) I. melléklet 3. pontjában említett dokumentumát úgy kell tekinteni, mint amely biztosítja a szükséges mértékű megfelelőséget az I. melléklet 2. pontjában meghatározott ICAO-szabványokban szereplő, frekvenciastabilitásra, modulációra, érzékenységre, tényleges átviteli sávszélességre és szomszédoscsatorna-szelektivitásra vonatkozó követelmények szempontjából.

(12) A léginavigációs szolgáltatók az 1032/2006/EK rendelettel [1] összhangban saját repülési adatfeldolgozó rendszereiken belül megvalósítják az előzetes tájékoztatási és a kezdeti koordinációs eljárásokat, az alábbiak szerint:

a) az ATC-egységek továbbítják egymásnak a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel való felszereltségre vonatkozó információt;

b) a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel való felszereltségre vonatkozó információ a megfelelő munkahelyen rendelkezésre áll;

c) a légiforgalmi irányító személyzet számára lehetővé kell tenni a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel való felszereltségre vonatkozó információ módosítását.

4. cikk

Kapcsolódó folyamatok

(1) A léginavigációs szolgáltatók és az üzemeltetők biztosítják, hogy a számjel mind a hat számjegyét felhasználják az VHF alapú rádiótelefonos kommunikáció átviteli csatornájának azonosításához, kivéve, ha az ötödik és a hatodik számjegy is nulla, ilyenkor ugyanis csak az első négy számjegyet kell használni.

[1] HL L 186., 2006.7.7., 27. o.

▼B

(2) A léginavigációs szolgáltatók és az üzemeltetők biztosítják, hogy a levegő-föld beszédüzemű kommunikációra vonatkozó eljárásaik megfelelnek az I. melléklet 4. pontjában meghatározott ICAO-rendelkezéseknek.

(3) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy az ATC-egységek közötti koordinációs egyezményekben rögzítésre kerülnek a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel felszerelt, illetve az ilyen készülékkel fel nem szerelt légi járművekre vonatkozó eljárások.

(4) Az 1. cikk (3) bekezdésében említett légi járműveket FL 195 fölött üzemeltető üzemeltetők és a nevükben eljáró képviselőik biztosítják, hogy a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel felszerelt légi járművek jelölésére használt S, és/vagy bármely más betű mellett a repülési terv 10. pontjában az Y is feltüntetésre kerüljön, illetve az ilyen készülékkel fel nem szerelt, de a kötelező felszereltség alól mentesített légi járművek esetében a 18. pontban a STS/EXM833 megjelölés szerepeljen. Az FL 195 fölötti rendszeres közlekedésre alkalmas, 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel felszerelt olyan légi járművek esetében, amelyek az e szint alatti repülést tervezik, a repülési terv 10. pontjában fel kell tüntetni az Y betűt.

(5) Ha a légi jármű 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel való felszereltségi állapota megváltozik, az üzemeltetők vagy a nevükben eljáró képviselők módosítási üzenetet küldenek az IFPS részére, amelynek megfelelő pontja tartalmazza az adott jelzést.

(6) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az IFPS feldolgozza és szétosztja a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel való felszereltségre vonatkozó, repülési tervből származó információt.

5. cikk

Állami légi jármű

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az állami teherszállító légi járművek 2008. július 3-ig fel vannak szerelve 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel.

(2) Az állami légi járművekkel kapcsolatos információk közlésére vonatkozó nemzeti eljárások sérelme nélkül, a tagállamok legkésőbb 2008. január 3-ig közlik a Bizottsággal azon állami teherszállító légi járművek listáját, amelyeket nem szerelnek fel 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel az (1) bekezdés szerint:

a) 2010. december 31-ig megvalósuló forgalomból történő kivonás; vagy

b) közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok miatt.

Ha közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok megakadályozzák az (1) bekezdésben foglaltak teljesítését, a tagállamok legkésőbb 2008. január 3-ig arról az időpontról is értesítik a Bizottságot, amikor az adott légi jármű fel lesz szerelve a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel. Ezen időpont nem lehet később, mint 2012. december 31.

▼B

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a nem teherszállításra használt állami légi járművek legkésőbb 2009. december 31-ig fel vannak szerelve 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel.

(4) Az állami légi járművekkel kapcsolatos információk közlésére vonatkozó nemzeti eljárások sérelme nélkül, a tagállamok legkésőbb 2009. június 30-ig közlik a Bizottsággal azon nem teherszállító állami légi járművek listáját, amelyeket nem szerelnek fel 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel a (3) bekezdés szerint:

a) kényszerítő műszaki vagy pénzügyi korlátozások;

b) 2010. december 31-ig megvalósuló forgalomból történő kivonás; vagy

c) közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok miatt.

Ha közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok megakadályozzák a (3) bekezdésben foglaltak teljesítését, a tagállamok legkésőbb 2009. június 30-ig arról az időpontról is értesítik a Bizottságot, amikor az adott légi jármű fel lesz szerelve a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel. Ezen időpont nem lehet később, mint 2015. december 31.

(5) A légiforgalmi szolgáltatók biztosítják a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel fel nem szerelt állami légi járművek felszerelési lehetőségét, amint a légiközlekedés-irányítási rendszer kapacitáskorlátain belül már biztonságosan üzemeltethetők URH- vagy 25 kHz-es VHF-csatornán.

(6) A tagállamok nemzeti légiközlekedési tájékoztató kiadványokban közzéteszik a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel fel nem szerelt állami légi járművek kezelésére vonatkozó eljárásokat.

(7) A légiforgalmi szolgáltatók évente közlik az őket kijelölő tagállammal a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel fel nem szerelt állami légi járművek kezelésére vonatkozó terveiket, amelyeket a (6) bekezdésben említett eljárásokkal kapcsolatos kapacitáskorlátok figyelembevételével határoztak meg.

6. cikk

Biztonsági követelmények

A tagállamok megteszik az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében említett meglévő rendszerek módosítását, illetve új rendszerek bevezetését megelőzően az érintett felek veszélyazonosítást, kockázatértékelést és -mérsékelést magában foglaló biztonságértékelést végezzenek.

E biztonságértékelés során a II. mellékletben meghatározott biztonsági követelmények minimumkövetelményeknek tekintendők.

▼B

7. cikk

A rendszerelemek megfelelősége vagy alkalmazhatósága

(1) A (2) bekezdés sérelme nélkül, az 552/2004/EK rendelet 5. cikkében meghatározott EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozat kibocsátását megelőzően az 1. cikk (2) bekezdésében említett rendszerek rendszerelemeinek gyártói értékelik e rendszerelemek megfelelőségét vagy alkalmazhatóságát az e rendelet III. melléklete A. részében meghatározott követelményeknek megfelelően.

(2) Az 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek [1] megfelelő légialkalmassági tanúsítási eljárásokat az 1. cikk (2) bekezdésében említett rendszerek légi rendszerelemeire történő alkalmazásuk esetében ezen elemek megfelelőségértékelése szempontjából elfogadható eljárásnak kell tekinteni, amennyiben tartalmazzák az említett rendelet átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeinek való megfelelés bizonyítékait.

8. cikk

Rendszerellenőrzés

(1) Azok a léginavigációs szolgáltatók, amelyek bizonyítani tudják, illetve bizonyították, hogy megfelelnek a IV. mellékletben meghatározott feltételeknek, a III. melléklet C. részében meghatározott követelményeknek megfelelően elvégzik az 1. cikk (2) bekezdésében említett rendszerek ellenőrzését.

(2) Azok a léginavigációs szolgáltatók, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy megfelelnek a IV. mellékletben meghatározott feltételeknek, egy bejelentett szervnek alvállalkozásba adják az 1. cikk (2) bekezdésében említett rendszerek ellenőrzését. Az ellenőrzést a III. melléklet D. részében meghatározott követelményeknek megfelelően kell elvégezni.

9. cikk

További követelmények

(1) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy érintett személyzet valamennyi tagja tisztában van az e rendeletben foglalt követelményekkel és kellőképpen képzett a munkaköre ellátásához.

(2) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a repülés tervezésében részt vevő, IFPS-t működtető személyzet tisztában van az e rendeletben foglalt követelményekkel és kellőképpen képzett a munkaköre ellátásához.

(3) A léginavigációs szolgáltatók:

a) kidolgozzák és gondozzák a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket annak érdekében, hogy lehetővé tegyék az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;

[1] HL L 240., 2002.9.7., 1. o.

▼B

b) biztosítják, hogy az a) pontban említett kézikönyvek elérhetők és naprakészek, valamint hogy frissítésüket és terjesztésüket megfelelő minőségmenedzsment és dokumentációkonfiguráció-menedzsment jellemezze;

c) biztosítják, hogy a munkamódszerek és az üzemeltetési eljárások összhangban vannak e rendelettel.

(4) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a repülési tervek feldolgozásával és szétosztásával foglalkozó központi szolgálat:

a) kidolgozza és gondozza a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket annak érdekében, hogy lehetővé tegyék az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;

b) biztosítja, hogy az a) pontban említett kézikönyvek elérhetők és naprakészek, valamint hogy frissítésüket és terjesztésüket megfelelő minőségmenedzsment és dokumentációkonfiguráció-menedzsment jellemezze;

c) biztosítja, hogy a munkamódszerek és az üzemeltetési eljárások összhangban vannak e rendelettel.

(5) A 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott üzemeltetők meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a rádióberendezéseket üzemeltető személyzet tisztában legyen e rendelet tartalmával, kellőképpen képzett legyen e berendezések kezelésében és a pilótafülkében lehetőség szerint hozzáférhetők legyenek az utasítások.

(6) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket az e rendeletnek való megfelelés biztosítása érdekében, beleértve a nemzeti légiközlekedési tájékoztató kiadványokban történő közzétételt.

10. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

▼B

I. MELLÉKLET

A 3. és 4. cikkben említett előírások és rendelkezések

1. Az ICAO-egyezmény 10. melléklete III. kötete 2. része „Légiforgalmi mozgószolgálat” 2. fejezetének „A VHF-tartományú levegő-föld kommunikáció rendszerjellemzői” 2.1. pontja és „A földi berendezések rendszerjellemzői” 2.2 pontja, (Első kiadás, 1995. július, a 80. sz. módosítással egybeszerkesztve).

2. Az ICAO-egyezmény 10. melléklete III. kötete 2. része „Légiforgalmi mozgószolgálat” 2. fejezete „A VHF-tartományú levegő-föld kommunikáció rendszerjellemzői” 2.1. pontjának „Adásfunkció” 2.3.1. pontja és „Vételi funkció” 2.3.2. pontja, kivéve a „VDL – Interferenciamentes teljesítmény” 2.3.2.8. alpontot, (Első kiadás, 1995. július, a 80. sz. módosítással egybeszerkesztve).

3. Az Eurocae által a 117,975–137,000 MHz frekvenciatartományban üzemelő légi VHF adó-vevők minimális működési teljesítményére megállapított specifikáció, az ED-23B sz. dokumentum 3. módosítása, 1997. december.

4. A 4444. sz. ICAO PANS-ATM dokumentum „8,33 kHz-es csatornatávolság” 12.3.1.4. pontja (2001., 14. kiadás, a 4. sz. módosítással egybeszerkesztve).

▼B

II. MELLÉKLET

A 6. cikkben említett biztonsági követelmények

1. A 3. cikk (1) és (12) bekezdésében meghatározott átjárhatósági és teljesítményi követelmények biztonsági követelmények.

2. A 4. cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott, kapcsolódó folyamatokra vonatkozó követelmények biztonsági követelmények.

3. A 5. cikk (1), (3), (5) és (7) bekezdésében meghatározott, állami légi járatokra vonatkozó követelmények biztonsági követelmények.

4. A 9. cikk (1), (3), (5) és (6) bekezdésében meghatározott, megfelelőséget biztosító követelmények biztonsági követelmények.

5. A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a forgalomirányító személyzet VHF-csatornák megjelenítésére szolgáló ember-gép interfésze összhangban van a VHF alapú rádiótelefonálás szabályaival.

6. A léginavigációs szolgáltatók értékelést készítenek a 8,33 kHz csatornatávolsággal ellátott rádiókészülékkel fel nem szerelt légi járművek FL 195 alatti üzemeltetésének hatásairól, amelynek során figyelembe veszik a minimális biztonságos keresztezési magasságokat és más tényezőket, továbbá felmérik a szektorkapacitások, illetve a légtérbeosztás és -strukturálás módosításának szükségességét.

7. A tagállamok az ICAO 7754. sz. dokumentum COM2 táblázatának megfelelő koordináció előtt legalább négy hetet biztosítanak a 25 kHz – 8,33 kHz átállások próbaüzemére, amely időszak alatt a biztonságos üzemelést ellenőrzik.

8. A tagállamok biztosítják, hogy a 25 kHz – 8,33 kHz átállásokat az ICAO frekvenciatervezési követelményeinek megfelelően hajtják végre, amelyeket az EUR frekvenciagazdálkodási kézikönyv „A VHF-tartományú levegő-föld kommunikáció frekvenciakiosztás-tervezési követelményei” elnevezésű II. része rögzít (011. sz. ICAO EUR dokumentum – 2005).

▼B

III. MELLÉKLET

A. RÉSZ

KÖVETELMÉNYEK A 7. CIKKBEN EMLÍTETT RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGE VAGY ALKALMAZHATÓSÁGA ÉRTÉKELÉSÉHEZ

1. Az ellenőrzési tevékenységek bizonyítják a rendszerelemek e rendelet teljesítményi követelményeinek való megfelelését, illetve a rendszerelemeknek a tesztkörnyezetben való működés során megfigyelhető alkalmazhatóságát.

2. A B. részben ismertetett modul gyártó általi alkalmazását a rendszerelemek megfelelőségének biztosítása és tanúsítása szempontjából szabályos megfelelőségértékelési eljárásnak kell tekinteni. Az ezzel egyenértékű vagy szigorúbb eljárások szintén megengedettek.

B. RÉSZ

BELSŐ GYÁRTÁS-ELLENŐRZÉSI MODUL

1. E modul azon eljárást ismerteti, amely alapján a gyártó vagy annak a Közösség területén letelepedett, a (2) bekezdésben rögzített kötelezettségek ellátásával megbízott meghatalmazott képviselője biztosítja és tanúsítja az érintett rendszerelemek e rendelet követelményeinek való megfelelését. A gyártó vagy annak a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője az 552/2004/EK rendelet III. mellékletének (3) bekezdésével összhangban írásos megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatot állít ki.

2. A gyártó elkészíti a (4) bekezdésben meghatározott műszaki dokumentációt, amelyet ő maga vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője az utolsó rendszerelemek legyártását követően legalább tíz évig megőriz az illetékes nemzeti felügyeleti hatóságok általi vizsgálatok céljára, illetve az ezen elemeket rendszereikbe beépítő léginavigációs szolgáltatók számára. A gyártó vagy annak a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője tájékoztatja a tagállamokat a fenti műszaki dokumentáció hozzáférhetőségének helyéről és módjáról.

3. Amennyiben a gyártó nem telepedett le a Közösség területén, kijelöli a Közösség piacán a rendszerelemek forgalomba hozatalával megbízott személyt vagy személyeket. E személy vagy személyek tájékoztatják a tagállamokat a fenti műszaki dokumentáció hozzáférhetőségének helyéről és módjáról.

4. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a rendszerelem megfelel-e e rendelet követelményeinek. Amennyiben az értékelés szempontjából lényeges, ki kell terjednie a rendszerelem tervezésére, gyártására és működésére is.

5. A gyártó vagy annak meghatalmazott képviselője a műszaki dokumentációval együtt megőrzi a megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozat másodpéldányát.

C. RÉSZ

A 8. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT RENDSZEREK ELLENŐRZÉSÉRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzésének bizonyítania kell, hogy a rendszerek megfelelnek e rendelet átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeinek egy olyan vizsgálati környezetben, amely tükrözi a rendszerek működési körülményeit. Konkrétan:

   — a levegő-föld kommunikációt megvalósító rendszerek ellenőrzésének bizonyítania kell, hogy a 3. cikk (3) bekezdésével összhangban a levegő-föld beszédüzemű VHF-kommunikáció során a 8,33 kHz-es csatornatávolságot alkalmazzák, és hogy a 8,33 kHz-es csatornatávolságú beszédüzemű kommunikációs rendszerek teljesítménye megfelel a 3. cikk (7) bekezdésében foglaltaknak,

▼B

— a repülési adatfeldolgozó rendszerek ellenőrzése során bizonyítani kell, hogy a 3. cikk (12) bekezdésében meghatározott funkciót megfelelően megvalósították.

2. A 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzését megfelelő és általánosan elismert teszteljárásokkal összhangban kell végrehajtani.

3. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzéséhez használt teszteszközöknek rendelkezniük kell a megfelelő funkciókkal.

4. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése nyomán fel kell tüntetni, illetve el kell készíteni az 552/2004/EK rendelet IV. mellékletének 3. pontjában előírt műszaki dokumentáció egyes elemeit, valamint a következő elemeket:

— a kivitelezés leírását,

— a rendszer üzembe helyezését megelőzően lefolytatott, a vizsgálatokról és tesztekről szóló jelentést.

5. A léginavigációs szolgáltatók irányítják az ellenőrzéssel kapcsolatos tevékenységeket, konkrétan:

— meghatározzák a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely tükrözi a működési körülményeket,

— ellenőrzik, hogy a teszterv leírja-e az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek működési és műszaki értékelési környezetben tesztelt rendszerbe való integrálását,

— ellenőrzik, hogy a teszterv során figyelembe vették-e e rendelet valamennyi vonatkozó átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményét,

— biztosítják a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségét,

— megtervezik a teszt megszervezését, a személyzetet, a tesztelési platform installációját és konfigurálását,

— elvégzik a tesztterv meghatározott vizsgálatokat és teszteket,

— jelentést készítenek a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.

6. A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott, funkcionális értékelési környezetben tesztelt rendszerek teljesítik az e rendeletben meghatározott átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeket.

7. A megfelelőség ellenőrzésének végrehajtása után a léginavigációs szolgáltatók a rendszerekre vonatkozó EK-ellenőrzési nyilatkozatot állítanak ki, amelyet a műszaki dokumentációval együtt benyújtanak a nemzeti felügyeleti hatóságnak az 552/2004/EK rendelet 6. cikkében rögzítettek szerint.

D. RÉSZ

A 8. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT RENDSZEREK ELLENŐRZÉSÉRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzésének bizonyítania kell, hogy a rendszerek megfelelnek e rendelet átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeinek egy olyan vizsgálati környezetben, amely tükrözi a rendszerek működési körülményeit. Konkrétan:

— a levegő-föld kommunikációt megvalósító rendszerek ellenőrzésének bizonyítania kell, hogy a 3. cikk (3) bekezdésével összhangban a levegő-föld beszédüzemű VHF-kommunikáció során a 8,33 kHz-es csatornatávolságot alkalmazzák, és hogy a 8,33 kHz-es csatornatávolságú beszédüzemű kommunikációs rendszerek teljesítménye megfelel a 3. cikk (7) bekezdésében foglaltaknak,

▼B

— a repülési adatfeldolgozó rendszerek ellenőrzésének bizonyítania kell, hogy a 3. cikk (12) bekezdésében meghatározott funkciót megfelelően megvalósították.

2. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzését megfelelő és általánosan elismert teszteljárásokkal összhangban kell végrehajtani.

3. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzéséhez használt teszteszközöknek rendelkezniük kell a megfelelő funkciókkal.

4. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése nyomán fel kell tüntetni, illetve el kell készíteni az 552/2004/EK rendelet IV. mellékletének (3) bekezdésében előírt műszaki dokumentáció egyes elemeit, valamint a következő elemeket:

— a kivitelezés leírását,

— a rendszer üzembe helyezését megelőzően lefolytatott, a vizsgálatokról és tesztekről szóló jelentést.

5. A léginavigációs szolgáltató meghatározza a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely tükrözi a működési környezetet, és egy bejelentett szervvel elvégezteti az ellenőrzési tevékenységeket.

6. A bejelentett szerv irányítja az ellenőrzési tevékenységeket és különösen:

— ellenőrzi, hogy a teszterv leírja-e az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek működési és műszaki értékelési környezetben tesztelt rendszerbe való integrálását,

— ellenőrzi, hogy a tesztterv során figyelembe vették-e e rendelet valamennyi vonatkozó átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményét,

— biztosítja a műszaki dokumentáció és a tesztterv következetességét és minőségét,

— megtervezi a teszt megszervezését, a személyzetet, a tesztelési platform installációját és konfigurálását,

— elvégzi a teszttervben meghatározott vizsgálatokat és teszteket,

— jelentést készít a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.

7. A bejelentett szerv biztosítja, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott, funkcionális értékelési környezetben tesztelt rendszerek teljesítik az e rendeletben meghatározott átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeket.

8. Az ellenőrzési feladatok elvégzését követően a bejelentett szerv az általa elvégzett feladatokkal kapcsolatban megfelelőségi bizonyítványt állít ki.

9. Ezután a léginavigációs szolgáltató a rendszerekre vonatkozó EK-ellenőrzési nyilatkozatot állít ki, amelyet a műszaki dokumentációval együtt benyújt a nemzeti felügyeleti hatóságnak az 552/2004/EK rendelet 6. cikkében rögzítettek szerint.

▼B

IV. MELLÉKLET

Az 8. cikkben említett feltételek

1. A léginavigációs szolgáltatónak a szervezeten belül olyan működő jelentési módszerekkel kell rendelkeznie, amelyek biztosítják és bizonyítják az ellenőrzési tevékenységekre vonatkozó értékítélet pártatlanságát és függetlenségét.

2. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet a lehető legmagasabb szakmai integritással és a lehető legnagyobb műszaki hozzáértéssel végzi el az ellenőrzéseket, és mentes minden, az értékítéletét vagy az ellenőrzések eredményét befolyásoló – különösen pénzügyi jellegű – nyomástól vagy ösztönzéstől, különösen olyan személyek vagy csoportok által gyakorolt nyomástól vagy ösztönzéstől, akiket/amelyeket az ellenőrzések eredménye érinthet.

3. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet hozzáfér azokhoz a berendezésekhez, amelyek segítségével megfelelően el tudja végezni a szükséges ellenőrzéseket.

4. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet megfelelő műszaki és szakmai képzésben részesült, megfelelő ismeretei vannak az általa ellenőrizendő követelményekkel kapcsolatban, az ilyen műveletek végzésével kapcsolatban megfelelő tapasztalattal rendelkezik, és képes kiállítani az annak bizonyítására szolgáló nyilatkozatokat, feljegyzéseket és jelentéseket, hogy az ellenőrzéseket elvégezték.

5. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet képes pártatlanul elvégezni az ellenőrzéseket. A személyzet díjazása nem függhet az elvégzett ellenőrzések számától vagy az ellenőrzések eredményeitől.