KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 29/2009,

16. jaanuar 2009,

millega kehtestatakse andmevahetusteenuste nõuded ühtse Euroopa taeva jaoks

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

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 1,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), [2] eriti selle artikli 8 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

(1) Tulenevalt täheldatud ja oodatavast lennuliikluse mahu suurenemisest Euroopas on vaja samaaegselt suurendada lennujuhtimise võimekust. See tekitab vajaduse talitluslike täiustuste järele, eriti lennujuhtide ja pilootide vahelise side tõhususe parandamiseks. Kõneside kanalite koormus järk-järgult suureneb ja neid tuleks täiendada õhk-maa-andmesidega.

(2) Mitu ühenduses ja Eurocontrolis korraldatud uuringut ja katset kinnitasid, et andmevahetusteenused võivad suurendada lennujuhtimise võimekust. Nende teenuste kasutuselevõtt peaks olema koordineeritud, et optimeerida nendest tulenevat võimalikku kasu.

(3) Eurocontrolile on määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 8 lõike 1 alusel antud volitused töötada välja andmevahetusteenuste koordineeritud kasutuselevõtu nõuded. Käesolev määrus põhineb kõnealuste volituste alusel koostatud 19. oktoobri 2007. aasta aruandel.

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

(5) Andmevahetusteenuste kiire kasutuselevõtt lennujuhi ja piloodi lennuaegse kõneside täiendamiseks on ette nähtud Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavas (ATM-Masterplan), mis tuleneb nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määrusel (EÜ) nr 219/2007 (ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks) [3] põhineva ühtse Euroopa taeva algatusega seonduvate lennuliikluse juhtimissüsteemide alaste teadusuuringute (SESAR) projekti määratlemisetapist.

(6) Andmevahetusteenused tuleks kasutusele võtta ühtse Euroopa taeva õhuruumi pidevates ja ühtlastes osades, alates suure tihedusega ülemisest õhuruumist. Võttes arvesse andmevahetusteenuste olulisust Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu (EATMN) edasises arengus, tuleks nende kasutust järk-järgult laiendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 551/2004 (õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas) (õhuruumi määruse) [4] artikli 1 lõikes 3 määratletud ühtse Euroopa taeva õhuruumi kõige laiemale osale.

(7) Märkimisväärse hulga andmevahetusteenuseid on määratlenud rahvusvaheline tsiviillennundusorganisatsioon (edaspidi „ICAO") ja Euroopa tsiviillennunduse seadmete organisatsioon (edaspidi „Eurocae"). Kohustuslikku kasutusse võetakse üksnes piisaval määral Eurocontroli tasandil valideeritud teenused, lähtudes nimetatud organisatsioonide kehtestatud standarditest.

(8) Andmevahetusteenuste võimaldatav liiklusmahu suurenemine sõltub andmesidevõimalusega lendude määrast. Selline andmesidevõimalus peaks olema märkimisväärsel hulgal lendudest – mitte vähem kui 75 protsendil –, et saavutada piisav mahu suurenemine.

[1] ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.
[2] ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.
[3] ELT L 64, 2.3.2007, lk 1.
[4] ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

(9) Käitajaid on vaja piisavalt vara nii uute õhusõidukite kui ka kasutuses olevate õhusõidukite parkide uute võimalustega varustamise vajadusest teavitada. Seda peab kohustusliku varustuse kuupäevade kindlaksmääramisel arvesse võtma.

(10) Paljudele peamiselt pikamaalendudeks üle ookeani mõeldud õhusõidukitele on juba paigaldatud andmesidevõimalus tuleviku aeronavigatsioonisüsteemide (FANS) 1/A standarditest lähtuvalt. Majanduslikult ei oleks õigustatud nõuda käitajatelt sellistele õhusõidukitele käesoleva määruse nõuetele vastamiseks uue andmesidevarustuse paigaldamist. Pikemas perspektiivis peaks saavutama koondumise üle ookeani lendudeks kasutatavate ja käesoleva määrusega kehtestatud tehniliste lahenduste vahel. Sellega seoses peaks kindlaks määrama asjakohase kuupäeva.

(11) Ajutiselt rikkis andmesideosadega õhusõiduki lähetamise tingimused tuleks täpsustada kohaldatavas minimaalvarustuse loetelus, mida nõutakse nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määruse (EMÜ) nr 3922/91 (tehniliste nõuete ja halduslikud protseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses) ([1]) III lisas ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruses (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, ([2]) ja selle rakenduseeskirjades.

(12) Kindlaks tuleks määrata eelkõige majanduslikel või mõjuvatel tehnilistel kaalutlustel põhinevad võimalike erandite tegemise kriteeriumid, mis vabastavad käitajad kindlat liiki õhusõidukite andmesidevõimalusega varustamise kohustusest.

(13) Transpordiks kasutatavad riiklikud õhusõidukid moodustavad kõige laiema kategooria käesoleva määrusega reguleeritavas üldises lennuliikluses osalevatest riiklikest õhusõidukitest. Kui liikmesriigid otsustavad sellist liiki uued õhusõidukid andmesidevõimalusega varustada standardite põhjal, mis ei ole omased sõjaliste operatsioonide nõuetele, peaksid nad rakendama käesoleva määrusega kooskõlas olevaid tehnilisi lahendusi.

(14) Koostalitlusvõime ja tõrgeteta toimimise saavutamisel on määravaks teguriks konkreetsete andmesidevõimaluse kasutamisega seotud menetluste ühetaoline kohaldamine ühtse Euroopa taeva õhuruumis.

(15) ICAO on andmevahetusteenuste kasutuselevõtuks määratlenud standarditud õhk-maa-rakenduste kontekstijuhtimise (CM) ning lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside (CPDLC). Lennuliiklusteenuse osutajad ja käitajad peaksid neid rakendusi toetama ja kasutama ühist standarditud sõnumikogu, et tagada andmevahetusteenuste rakenduste läbiv koostalitlusvõime.

(16) Õhk-maa-rakenduste vahel andmete vahetamiseks võib kasutada eri sideprotokolle. Vähemalt maa peal peaks aga kasutama ühist valikut, et tagada üldine koostalitlusvõime käesoleva määrusega kohaldatavas õhuruumis. ICAO sätestatud protokolle, mis põhinevad aeronavigatsioonilise elekterside võrgul (edaspidi „ATN") ja ülikõrgsagedusliku digitaalside teisel režiimil (edaspidi „VDL 2"), peetakse praegu ainukeseks valideeritud lahenduseks, mida saab ühtlustatult kasutada. Liikmesriigid peaksid seega tagama selle lahenduse kättesaadavuse.

(17) Euroopas kohaldatavaid ICAO täiendavaid piirkondlikke menetlusi muudetakse, et võimaldada sätestada mõne liikmesriigi õhuruumis kohustuslikke andmeside koostisosi.

(18) Käitajatele ja organisatsioonidele, kes osutavad sideteenuseid õhk-maa-rakenduste andmevahetuseks, peaks jätma võimaluse kasutada peale ATN/VDL 2 teisi protokolle. Need protokollid peaksid aga vastama asjakohastele nõuetele, tagades, et lennuliiklusteenindusüksuste vahel säilib läbiv koostalitlusvõime.

(19) Lennuliiklusteenuse (ATS) osutajad võivad otsustada kasutada õhk-maa-andmevahetuse teenuste osutamisel teiste organisatsioonide abi. Teenuste asjakohase ohutuse, turvalisuse ja tõhususe tagamiseks peaksid asjaomased pooled omavahel sõlmima teenusetaseme kokkulepped.

(20) Andmevahetusteenuste pideva koostalitlusvõime tagamiseks peaksid andmesidevõimalusega õhusõidukite lennumeeskonnad ja lennuliiklusteenindusüksused olema võimelised looma andmesidet olenemata käitajate ja lennuliiklusteenuse osutajate korraldustest, et tagada õhk-maa-sideteenuste kättesaadavus. Selleks tuleks võtta asjakohased meetmed.

([1]) EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.
([2]) ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

(21) Teave lendude andmesidevõimaluse kohta peaks sisalduma lennuplaanis ning seda peaksid töötlema ja vahetama lennuliiklusteenindusüksused. Lennuliiklusteenindusüksused peaksid töötlema ja vahetama ka sisselogimisteavet, mis võimaldab õhk-maa-andmeside rakendusi kasutada ja järgmisel lennuliiklusteenindusüksusel alustada andmete vahetamist õhusõidukiga.

(22) Aeronavigatsiooniteenuste osutajad ja teised õhk-maa-andmevahetuse teenuste pakkujad peaksid võtma meetmeid andmevahetuse asjakohase turvalisuse tagamiseks.

(23) Lennuliiklusteenuse osutajad peaksid regulaarselt jälgima õhk-maa-andmeside teenuste kvaliteeti.

(24) Kasutada tuleks ühtset adresseerimiskava, mille abil saab teha üheselt kindlaks kõik andmeside vahetusega seotud õhusõidukid ja maapealsed jaamad.

(25) Lennutegevuse praeguste ohutustasemete hoidmiseks või tõstmiseks tuleks liikmesriikidelt nõuda, et nad tagaksid, et asjaomased pooled korraldaksid ohtude tuvastamist, riskide hindamist ja vähendamist hõlmavaid ohutushindamisi.

(26) Määruse (EÜ) nr 552/2004 artikli 3 lõike 3 punkti d kohaselt peaks koostalitlusvõimet käsitlevates rakenduseeskirjades kirjeldama konkreetseid vastavushindamise menetlusi, mida kasutatakse koostisosade vastavuse või nende kasutuskõlblikkuse hindamiseks ning süsteemide kontrollimiseks.

(27) Käesolevas määruses ette nähtud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses sätestatakse artikli 2 punktis 5 määratletud õhk-maa-andmeside kakspunktkanali teenuste koordineeritud kasutuselevõtule esitatavad nõuded.

2. Määrust kohaldatakse:

a) lennuandmete töötlemise süsteemidele, nende koostisosadele ja seotud menetlustele ja inimene-masin-liidese süsteemidele, nende koostisosadele ja seotud menetlustele, mida kasutatakse üldisele lennuliiklusele teenuseid osutavates lennujuhtimisüksustes;

b) õhusõiduki pardal olevatele inimene-masin-liidese koostisosadele ja seotud menetlustele;

c) õhk-maa-sidesüsteemidele, nende koostisosadele ja seotud menetlustele.

3. Määrust kohaldatakse kõigile lendudele, mis osalevad üldises lennuliikluses kooskõlas instrumentaallennureeglitega õhuruumis, mis asub I lisa A osas määratletud lennutasandist 285 kõrgemal.

4. Määrust kohaldatakse lennuliiklusteenuse osutajatele (ATS osutajatele), kes pakuvad teenuseid üldisele lennuliiklusele lõikes 3 osutatud õhuruumis ja kooskõlas asjakohaste kohaldamiskuupäevadega.

Artikkel 2

Mõisted

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 2 sätestatud mõisteid.

Peale selle kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „andmevahetusteenus” – selliste omavahel seotud lennuliikluse korraldamise toimingute kogum, mida toetab õhk-maa-andmeside, millel on selgelt määratletud talitluslik eesmärk ning mis algavad ja lõpevad asjaomasel talitlusjuhtumil;

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

3) „lennuliiklusteenindusüksus” (ATS-üksus) – lennuliiklusteenuse osutamise eest vastutav tsiviil- või militaarüksus;

4) „teenustaseme kokkulepe" – organisatsioonide vahel sõlmitava teenuslepingu osa, kus lepitakse kokku teenuste kindlas tasemes, eelkõige seoses andmesideteenuse kvaliteedi ja toimivusega;

5) „õhk-maa-andmeside kakspunktkanal" – kahesuunaline side õhusõiduki ja maapealse sideüksuse vahel, mis tugineb jagatud ülesannetele, et saavutada:

a) üleslüli- (*uplink*) ja allalüli- (*downlink*) pakettide edastamine ja vastuvõtmine liikuva andmesidekanali kaudu maapealsete ja õhusõiduki sidesüsteemide vahel;

b) andmeüksuste edastamine ja vastuvõtmine õhk-maa-rakendustega maapealsete ja õhusõiduki pardasüsteemide vahel, eeskätt:

i) andmeüksuste ülekandega kogu maapealse sidevõrgustiku kaudu ja üle liikuvate andmesidekanalite;

ii) kasutades mõlema poole koostöös toimivaid vahendeid andmeüksuste edastamiseks;

6) „riiklik õhusõiduk" – igasugune õhusõiduk, mida kasutatakse kaitseväe-, tolli- või politseiteenistuses;

7) „transpordiks kasutatav riiklik õhusõiduk" – fikseeritud tiibadega riiklik õhusõiduk, mis on mõeldud inimeste ja/või kauba veoks;

8) „õhk-maa-rakendus" – lennuliiklusteenuseid toetavate koostöös toimivate õhk-maa-funktsioonide kogum;

9) „otspunktside" – andmete edastamine õhk-maa-partnerrakenduste vahel;

10) „õhk-maa-side" – kahesuunaline side õhusõiduki ja maapealsete sidesüsteemide vahel;

11) „turbepoliitika" – eesmärkide, kasutajate ja haldurite käitumisreeglite ning süsteemi konfiguratsiooni- ja haldusnõuete kogum, mis on loodud kaitsma andmevahetusteenuste osutamisel kasutatavaid süsteeme ja sideressursse õigusvastaste tegude eest;

12) „adresseerimisteave" – teave õhk-maa-andmesides osaleva üksuse süsteemi või võrguaadressi kohta, mis võimaldab teha üheselt kindlaks üksuse asukoha;

13) „integreeritud esmane lennuplaanide töötlemise süsteem (IFPS)" – Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrku kuuluv süsteem, mille kaudu osutatakse keskse lennuplaanide töötlemise ja levitamise teenuseid lennuplaanide vastuvõtmiseks, valideerimiseks ja levitamiseks käesoleva määrusega hõlmatud õhuruumis;

14) „rikkis" – õhusõiduki pardal olev koostisosa ei täida oma ettenähtud eesmärki või ei toimi korrapäraselt oma talitluse või lubatud hälbe piirides.

Artikkel 3

Andmevahetusteenused

1. Lennuliiklusteenuse osutajad tagavad, et artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis lennuliiklusteenuseid osutavad üksused on võimelised osutama ja kasutama II lisas määratletud andmevahetusteenuseid.

2. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 4 kohaldamist, tagavad käitajad, et artikli 1 lõikes 3 osutatud lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. jaanuaril 2011 või hiljem, on võimeline kasutama II lisas määratletud andmevahetusteenuseid.

3. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 4 kohaldamist, tagavad käitajad, et artikli 1 lõikes 3 osutatud lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. jaanuaril 2011 või hiljem, on võimeline kasutama II lisas määratletud andmevahetusteenuseid alates 5. veebruarist 2015.

4. Lõikeid 2 ja 3 ei kohaldata järgmise suhtes:

a) õhusõidukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 2014 ja kuhu on paigaldatud andmesidevarustus, mis on tunnistatud vastavaks ühe III lisa punktis 10 määratletud Eurocae dokumendi nõuetele;

b) õhusõidukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 1998 ja mille käitamine artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis lõpetatakse 31. detsembriks 2017;

c) riiklikud õhusõidukid;

d) artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumi lennuliikluses katsetamise, tarnimise või hoolduse eesmärgil osalevad õhusõidukid või ajutiselt rikkis andmeside koostisosadega õhusõidukid tingimustel, mis on sätestatud kohaldatava minimaalvarustuse loetelus, mida nõutakse käesoleva määruse III lisa punktis 1 osutatud määruses ning määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades.

5. Liikmesriigid, kes otsustavad 1. jaanuarist 2014 kasutusele võetavad uued transpordiks kasutatavad riiklikud õhusõidukid varustada andmesidevõimalusega lähtuvalt standarditest, mis ei ole omased sõjaliste operatsioonide nõuetele, peavad tagama, et need õhusõidukid on võimelised kasutama II lisas määratletud andmevahetusteenuseid.

Artikkel 4

Seonduvad menetlused

II lisas määratletud andmevahetusteenuste toega lennuliiklusteenuse osutajad ja lennuliiklusteenuseid kasutavad käitajad kohaldavad ühiseid standarditud menetlusi, mis on kooskõlas asjakohaste Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) sätetega:

1) lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside (CPLDC) loomise kohta;

2) talitluslike lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside sõnumite vahetamise kohta;

3) lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside edastamise kohta;

4) lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside piloodi päringute kasutamise ajutise katkestamise kohta;

5) lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside tõrgete ja seiskumise kohta;

6) lennuplaanide esitamise kohta, mis on seotud teabega andmesidevõimaluse kohta.

Artikkel 5

Lennuliiklusteenuse osutajate kohustused seoses andmesidega

1. Lennuliiklusteenuse osutajad tagavad, et artikli 1 lõikes 2 osutatud maapealsed süsteemid ja nende koostisosad toetavad III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakendusi.

2. Lennuliiklusteenuse osutajad tagavad, et artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud maapealsed süsteemid ja nende koostisosad rakendavad kooskõlas IV lisa A osa nõuetega otspunktsidet III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetuse puhul.

3. Lennuliiklusteenuse osutajad, kes kasutavad III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakendusega õhusõidukiga andmevahetuse jaoks sideteenuste osutamisel teiste organisatsioonide abi, tagavad, et neid teenuseid osutatakse kooskõlas teenustaseme kokkuleppe tingimustega, sealhulgas eelkõige:

a) andmevahetusteenuste kirjeldusega, mis on kooskõlas II lisas määratletud andmevahetusteenuste nõuetega;

b) turbepoliitika kirjeldusega, mis on kehtestatud III lisa punktides 2 ja 3 kirjeldatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetuse turvalisuse tagamiseks;

c) asjakohaste sideteenuste osutamise ja toimivuse kvaliteedi jälgimise otstarbel esitatavate materjalidega.

4. Lennuliiklusteenuse osutajad võtavad vajalikud meetmed, et tagada, et andmeside on võimalik luua kõigi nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi lennuliikluses osalevate õhusõidukitega, millel on andmesidevõimalus kooskõlas käesoleva määruse nõuetega, võttes nõuetekohaselt arvesse kasutatava sidetehnoloogia võimalikke katvuspiiranguid.

5. Lennuliiklusteenuse osutajad kohaldavad oma lennuandmete töötlemise süsteemides sisselogimisteabe edastamise ja järgmise asutuse teavitamise menetlusi lennujuhtimisüksuste vahel kooskõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 1032/2006 [1] seoses lennuandmete vahetamist toetavate andmevahetusteenuste automaatsetele süsteemidele esitatavate nõuetega.

6. Lennuliiklusteenuse osutajad jälgivad sideteenuste osutamise kvaliteeti ja tõendavad nende vastavust nende vastutusalasse kuuluva töökeskkonna toimivuse nõutavale tasemele.

Artikkel 6

Käitajate kohustused seoses andmesidega

1. Käitajad tagavad, et artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud süsteemid ja nende koostisosad, mis on paigaldatud artikli 3 lõigetes 2 ja 3 osutatud õhusõiduki pardale, toetavad III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakendusi.

2. Käitajad tagavad, et artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud süsteemid ja nende koostisosad, mis on paigaldatud artikli 3 lõigetes 2 ja 3 osutatud õhusõiduki pardale, rakendavad kooskõlas IV lisa A osa nõuetega otspunktsidet III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetuse puhul.

3. Käitajad tagavad, et artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud süsteemid ja nende koostisosad, mis on paigaldatud artikli 3 lõigetes 2 ja 3 osutatud õhusõiduki pardale, rakendavad kooskõlas IV lisa B või C osa nõuetega õhk-maa-sidet III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetuse puhul.

4. Lõikes 3 osutatud käitajad võtavad vajalikud meetmed, et tagada, et andmevahetust on võimalik luua andmesidevõimalusega õhusõiduki ja lennuliiklusteenindusüksuste vahel, kes võivad juhtida nende käitatavaid lendusid artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis, pidades silmas kasutatava sidetehnoloogia võimalikke katvuspiiranguid.

Artikkel 7

Liikmesriikide üldkohustused seoses andmesidega

1. Liikmesriigid, kus on määratud lennuliiklusteenuse osutajad artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis, tagavad, et IV lisa B osa nõuetele vastavad õhk-maa-side teenused on kättesaadaval käitajatele nende vastutusalasse kuuluva asjaomase õhuruumi lennuliikluses osalevate õhusõidukite III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetuseks, pidades silmas kasutatava sidetehnoloogia võimalikke katvuspiiranguid.

2. Liikmesriigid tagavad, et aeronavigatsiooniteenuse osutajad ja teised sideteenuseid osutavad üksused rakendavad II lisas määratletud andmevahetusteenuste andmevahetuseks kohast turbepoliitikat, eeskätt kohaldades ühiseid turbe-eeskirju, et kaitsta andmevahetust toetavaid hajutatud füüsilisi ressursse.

3. Liikmesriigid tagavad, et adresseerimisteabe haldamiseks kohaldatakse ühtlustatud menetlusi, et tuvastada üheselt õhk-maa-side süsteemid, mis toetavad III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetust.

Artikkel 8

Transpordiks kasutatava riikliku õhusõiduki andmeside

1. Liikmesriigid tagavad, et artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud süsteemid ja nende koostisosad, mis on paigaldatud artikli 3 lõikes 5 osutatud transpordiks kasutatava riikliku õhusõiduki pardale, toetavad III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakendusi.

2. Liikmesriigid tagavad, et artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud süsteemid ja nende koostisosad, mis on paigaldatud artikli 3 lõikes 5 osutatud transpordiks kasutatava riikliku õhusõiduki pardale, rakendavad kooskõlas IV lisa A osa nõuetega otspunktsidet III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetuse puhul.

3. Liikmesriigid tagavad, et artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud süsteemid ja nende koostisosad, mis on paigaldatud artikli 3 lõikes 5 osutatud transpordiks kasutatava riikliku õhusõiduki pardale, rakendavad kooskõlas IV lisa B või C osa nõuetega õhk-maa-sidet III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetuse puhul.

[1] ELT L 186, 7.7.2006, lk 27.

Artikkel 9

Aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja teiste üksuste kohustused seoses andmesidega

Aeronavigatsiooniteenuse osutajad ja teised III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetuse jaoks sideteenuseid osutavad üksused tagavad, et artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud maapealsed süsteemid rakendavad õhk-maa-sidet kooskõlas IV lisa B või C osa nõuetega.

Artikkel 10

Ohutusnõuded

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada, et enne artikli 1 lõikes 2 osutatud kasutusel olevate süsteemide mis tahes muudatusi või uute süsteemide kasutusele võtmist tehakse ohtude tuvastamist, riskide hindamist ja vähendamist hõlmav ohutushindamine, mille korraldavad asjaomased pooled.

Artikkel 11

Koostisosade vastavus või kasutuskõlblikkus

Enne määruse (EÜ) nr 552/2004 artiklis 5 osutatud EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni väljastamist peavad käesoleva määruse artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide koostisosade tootjad või nende ühenduses registrisse kantud volitatud esindajad hindama asjaomaste koostisosade vastavust või kasutuskõlblikkust kooskõlas V lisas sätestatud nõuetega.

Siiski loetakse käesoleva määruse artikli 1 lõike 2 punktides b ja c osutatud õhusõiduki pardal olevate koostisosade suhtes kooskõlas määrusega (EÜ) nr 216/2008 kohaldatavad lennukõlblikuks tunnistamise menetlused kõnealuste koostisosade vastavuse hindamisel aktsepteeritud menetlusteks, kui need sisaldavad tõendeid käesoleva määruse koostalitlusvõime, toimivus- ja ohutusnõuetele vastavuse kohta.

Artikkel 12

Süsteemide vastavustõendamine

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes saavad tõendada või on tõendanud, et nad vastavad VI lisas sätestatud tingimustele, peavad tõendama artikli 1 lõike 2 punktides a ja c osutatud süsteemide vastavust VII lisa A osas sätestatud nõuetele.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes ei saa tõendada, et nad vastavad VI lisas sätestatud tingimustele, peavad artikli 1 lõike 2 punktides a ja c osutatud süsteemide vastavustõendamise korraldamiseks sõlmima allhankelepingu teavitatud asutusega. Vastavustõendamine peab toimuma kooskõlas VII lisa B osas sätestatud nõuetega.

Artikkel 13

Lisanõuded

1. Lennuliiklusteenuse osutajad tagavad, et III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakenduste andmevahetus registreeritakse kooskõlas III lisa punktides 6, 7 ja 8 kirjeldatud ICAO standarditega, niivõrd kui neid kohaldatakse andmeside maapealsele registreerimisfunktsioonile.

2. III lisa punktis 9 kirjeldatud Eurocae dokumendist piisab esimeses lõikes osutatud õhk-maa-andmevahetuse registreerimisega seotud nõuete täitmiseks, mis on määratletud III lisa punktides 6, 7 ja 8 nimetatud ICAO standardites.

3. Lennuliiklusteenuse osutajad peavad:

a) koostama ja säilitama lennutegevuse käsiraamatuid, mis sisaldavad vajalikke suuniseid ja teavet, et võimaldada kõigil asjaomastel töötajatel kohaldada käesolevat määrust;

b) tagama, et punktis a osutatud käsiraamatud on kättesaadavad ja ajakohastatud ning et nende ajakohastamine ja levitamine toimub vastavalt asjakohasele kvaliteedi- ning dokumendikoosseisu juhtimisele;

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

4. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et keskne lennuplaanide töötlemise ja levitamise teenistus:

a) koostab ja säilitab lennutegevuse käsiraamatuid, mis sisaldavad vajalikke suuniseid ja teavet, et võimaldada kõigil asjaomastel töötajatel kohaldada käesolevat määrust;

b) tagab, et punktis a osutatud käsiraamatud on kättesaadavad ja ajakohastatud ning et nende ajakohastamine ja levitamine toimub vastavalt asjakohasele kvaliteedi- ning dokumendikoosseisu juhtimisele;

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

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et kõik asjaomased töötajad on piisavalt teadlikud käesoleva määruse asjakohastest sätetest ja et nad on oma tööülesannete täitmiseks adekvaatselt koolitatud.

6. Käitajad võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et andmesidevarustust käitavad töötajad on täielikult teadlikud käesolevast määrusest, et nad on nende seadmete kasutamiseks adekvaatselt koolitatud ja et suunised andmesidevarustuse kasutamise kohta on kabiinis võimaluse korral kättesaadavad.

7. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et lendude planeerimisega seotud integreeritud esmast lennuplaanide töötlemise süsteemi käitavad töötajad on piisavalt teadlikud käesolevas määruses sätestatud nõuetest ning et nad on oma tööülesannete täitmiseks adekvaatselt koolitatud.

8. Liikmesriigid tagavad, et asjakohane teave andmevahetusteenuste kasutamise kohta avaldatakse riiklikes aeronavigatsiooniteabe kogumikes.

Artikkel 14

Erandid

1. Kui konkreetne õhusõidukitüüp ei vasta teatavate lõikes 3 määratletud kriteeriumidel põhinevate asjaolude tõttu käesoleva määruse nõuetele, edastavad asjaomased liikmesriigid komisjonile hiljemalt 31. detsembriks 2012 üksikasjaliku teabe, milles põhjendatakse sellistele õhusõidukitüüpidele erandi tegemise vajadust.

2. Komisjon vaatab esimeses lõikes osutatud erandite taotlused ja teeb pärast asjaomaste isikutega konsulteerimist kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõikes 3 osutatud menetlusega otsuse.

3. Lõikes 1 osutatud kriteeriumid on järgmised:

a) õhusõidukitüübid, mille tootmist lõpetatakse ja mida toodetakse piiratud koguses;

b) õhusõidukitüübid, mille puhul oleksid ümberehituskulud vana projekti tõttu ebaproportsionaalsed.

Artikkel 15

Jõustumine ja kohaldamine

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

Määrust kohaldatakse alates 7. veebruarist 2013.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. jaanuar 2009

Komisjoni nimel
asepresident
Antonio TAJANI

I LISA

Artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruum

A OSA

Artikli 1 lõike 3 punktis a osutatud õhuruum hõlmab õhuruumi lennutasandist 285 kõrgemal järgmistes lennuinfopiirkondades (FIR) ja ülemistes lennuinfopiirkondades (UIR):

— Amsterdam FIR,

— Wien FIR,

— Barcelona UIR,

— Brindisi UIR,

— Brussels UIR,

— Canarias UIR,

— France UIR,

— Hannover UIR,

— Lisboa UIR,

— London UIR,

— Madrid UIR,

— Milano UIR,

— Rhein UIR,

— Roma UIR,

— Scottish UIR,

— Shannon UIR.

B OSA

Artikli 1 lõike 3 punktis b osutatud õhuruum hõlmab A osas määratletud õhuruumi lennutasandist 285 kõrgemal ja peale selle järgmisi lennuinfopiirkondi ja ülemisi lennuinfopiirkondi:

— Bratislava FIR,

— Bucuresti FIR,

— Budapest FIR,

— Kobenhavn FIR,

— Ljubljana FIR,

— Nicosia FIR,

— Praha FIR,

— Sofia FIR,

— Warszawa FIR,

— Finland UIR, 61°30′ lõuna poole,

— Hellas UIR,

— Malta UIR,

— Riga UIR,

— Sweden UIR, 61°30′ lõuna poole,

— Tallinn UIR,

— Vilnius UIR.

II LISA

Artiklites 3, 4, 5 ja 7 ning IV lisas osutatud andmevahetusteenuste määratlus

1. *Andmekanali avamise võimaluse (Data Link Communications Initiation Capability – DLIC) määratlus*

DLIC teenus võimaldab vajaliku teabe vahetamist andmekanali avamiseks maapealsete ja õhusõiduki andmevahetussüsteemide vahel.

DLIC teenus on kättesaadav, et toetada:

— õhusõiduki lennuandmete ühest seostamist lennuplaani andmetega, mida kasutab lennuliiklusteenindusüksus;

— toetatava õhk-maa-rakenduse tüübi ja versiooni kohta teabe vahetamist;

— rakendust kasutava üksuse adresseerimisteabe edastamist.

Õhusõiduki pardal olevate ja maapealsete andmevahetussüsteemide andmevahetus DLIC teenuse otstarbel on kooskõlas:

— töömeetodite, ajalise järgnevuse diagrammide ja sõnumitega DLIC teenuse rakendamise ja kontaktifunktsioonide jaoks, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 4.1;

— ohutusnõuetega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 4.2.2;

— toimivusnõuetega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 4.3.2.

2. *Lennujuhtimise side halduse teenuse (ATC Communications Management – ACM) määratlus*

ACM teenus osutab automatiseeritud abi lennumeeskonnale ja lennujuhtidele lennujuhtimise side (kõneside ja andmeside) ülekande otstarbel, mis hõlmab järgmist:

— lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside esialgne loomine lennuliiklusteenindusüksusega;

— lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside ning kõne edastamine lennu jaoks ühest lennuliiklusteenindusüksusest järgmisse lennuliiklusteenindusüksusse või lennuliiklusteenindusüksuses või sektoris kõnesidekanali vahetamisest teatamine;

— lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside korrapärane lõpetamine lennuliiklusteenindusüksusega.

Õhusõiduki pardal olevate ja maapealsete andmesidesüsteemide andmevahetus lennujuhtimise side halduse teenuse otstarbel on kooskõlas:

— töömeetodite ja ajalise järgnevuse diagrammidega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktides 5.1.1.1.1 kuni 5.1.1.1.7 ja punktis 5.1.1.2;

— ohutusnõuetega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 5.1.2.3, välja arvatud muu tasandi lennujuhtimisüksuse antava loa nõuded;

— lennuaegse etapi toimivusnõuetega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 5.1.3.2.

3. *Lennujuhtimisüksuse lubade ja teabe (ATC Clearances and Information – ACL) teenuse määratlus*

ACL teenus pakub lennumeeskonnale ja lennujuhtidele võimaluse talitluslikuks andmevahetuseks, mis hõlmab järgmist:

— päringud ja teadaanded lennumeeskonnalt lennujuhtidele;

— lennujuhilt lennumeeskonnale väljastatavad load, suunised ja teated.

Õhusõiduki pardal olevate ja maapealsete andmesidesüsteemide andmevahetus ACL teenuse otstarbel on kooskõlas:

— töömeetodite ja ajalise järgnevuse diagrammidega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktides 5.2.1.1.1 kuni 5.2.1.1.4 ja punktis 5.2.1.2;

— sõnumi elementide ühise alamhulgaga, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 5.2.1.1.5, lähtuvalt lennuaegsest töökeskkonnast;

— ohutusnõuetega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 5.2.2.3;

— lennuaegse etapi toimivusnõuetega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 5.2.3.2.

4. *Lennujuhtimise mikrofonikontrolli (ATC Microphone Check – AMC) teenuse määratlus*

AMC teenus pakub lennujuhtidele võimaluse saata suuniseid mitmele andmesidevarustusega õhusõidukile samal ajal, et teatada lennumeeskondadele, et nad kontrolliksid, et nende kõnesidevarustus ei takista kindlat kõnekanalit.

See teade edastatakse ainult takistatud sagedusele häälestatud õhusõidukitele.

Õhusõiduki pardal olevate ja maapealsete andmesidesüsteemide andmevahetus AMC teenuse otstarbel on kooskõlas:

— töömeetodite ja ajalise järgnevuse diagrammidega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktides 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 ja punktis 5.3.1.2;

— ohutusnõuetega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 5.3.2.3;

— toimivusnõuetega, mis on määratletud III lisa punktis 11 osutatud Eurocae dokumendi punktis 5.3.3.2.

III LISA

Artiklites 3, 5, 6, 7, 8, 9 ja 13 ning IV lisas osutatud ICAO sätted

Artiklites 3 ja 13 ning II lisas osutatud Eurocae dokumendid

1. Määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa B alajagu, OPS 1.030.

2. ICAO dokumendi lisa 10 „Aeronautical Telecommunications", III köide, I osa („Digital Data Communication Systems") (esimene väljaanne – juuli 1995, sisaldab muudatust nr 81, 23.11.2006), 3. peatükk „Aeronautical Telecommunication Network", punkt 3.5.1.1 „Context Management" (CM), kohaldatavad alapunktid a ja b.

3. ICAO dokumendi lisa 10 „Aeronautical Telecommunications", III köide, I osa („Digital Data Communication Systems") (esimene väljaanne – juuli 1995, sisaldab muudatust nr 81, 23.11.2006), 3. peatükk „Aeronautical Telecommunication Network", punkt 3.5.2.2 „Controller-Pilot Data Link Communications" (CPDLC), kohaldatavad alapunktid a ja b.

4. ICAO dokumendi lisa 10 „Aeronautical Telecommunications", III köide, I osa („Digital Data Communication Systems") (esimene väljaanne – juuli 1995, sisaldab muudatust nr 81, 23.11.2006), 3. peatükk „Aeronautical Telecommunication Network" punktid 3.3, 3.4 ja 3.6.

5. ICAO dokumendi lisa 10 „Aeronautical Telecommunications", III köide, I osa („Digital Data Communication Systems") (esimene väljaanne – juuli 1995, sisaldab muudatust nr 81, 23.11.2006), 6. peatükk „VHF air-ground digital link (VDL)".

6. ICAO dokumendi lisa 10 „Aeronautical Telecommunications", II köide („Communication Procedures") (kuues väljaanne – oktoober 2001, sisaldab muudatust nr 81, 23.11.2006), 3. peatükk „General procedures for the international aeronautical telecommunication service", punkt 3.5.1.5.

7. ICAO dokumendi lisa 11 „Air Traffic Services" (kolmeteistkümnes väljaanne – juuli 2001, sisaldab muudatust nr 45, 16.7.2007), 2. peatükk „General", punkt 2.25.3.

8. ICAO dokumendi lisa 11 „Air Traffic Services" (kolmeteistkümnes väljaanne – juuli 2001, sisaldab muudatust nr 45, 16.7.2007), 6. peatükk „Air traffic services requirements for communications", punkt 6.1.1.2.

9. Eurocae dokument ED-111 „Functional specifications for CNS/ATM ground recording", juuli 2002, sisaldab muudatust nr 1, 30.7.2003.

10. Eurocae dokument ED-100 (september 2000) ja ED-100 A (aprill 2005) „Interoperability requirements for ATS applications using ARINC 622 Data Communications".

11. Eurocae dokument ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace" (avaldatud mais 2004), mis sisaldab muudatust nr 1 (avaldatud aprillis 2007) ja muudatust nr 2 (avaldatud oktoobris 2007).

IV LISA

Artiklites 5, 6, 7, 8 ja 9 osutatud nõuded

A osa: otspunktside nõuded

1. Otspunktside tagab sideteenuste tõrgeteta osutamise ja kasutamise artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis.
2. Otspunktside toetab sõnumite vahetamist, mis toetavad II lisas määratletud andmevahetusteenuseid, kooskõlas ühise standarditud sõnumikoguga.
3. Otspunktside toetab ühist standarditud läbivat kaitsemehhanismi, mille abil tagada, et vastuvõetud sõnumid vastavad II lisas määratletud andmevahetusteenuste ohutusnõuetele.

B osa: ATN/VDL 2 protokollidel põhineva õhk-maa-side nõuded

1. Õhk-maa-side luuakse otspunktside toetamiseks ning sideteenuste tõrgeteta osutamise ja kasutamise tagamiseks III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakendustele artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis.
2. Õhk-maa-side vastab II lisas määratletud andmevahetusteenuste ohutus- ja toimivusnõuetele.
3. Õhk-maa-side põhineb ühisel adresseerimiskaval.
4. Andmeüksuste edastamine ja vastuvõtmine III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakendusi kasutavate maapealsete ja õhusõiduki süsteemide vahel põhineb sideprotokollidel, mis vastavad aeronavigatsioonilise elekterside võrku käsitlevatele III lisa punktis 4 osutatud ICAO standarditele.
5. Maapealse ja õhusõiduki sidesüsteemi omadused ning pakettide edastamine ja vastuvõtmine maapealsete ja õhusõiduki sidesüsteemide vahel vastab ülikõrgsageduslikku digitaalsidet (VDL 2) käsitlevatele III lisa punktis 5 osutatud ICAO standarditele.

C osa: teistel sideprotokollidel põhineva õhk-maa-side nõuded

1. Õhk-maa-side luuakse otspunktside toetamiseks ning sideteenuste tõrgeteta osutamise ja kasutamise tagamiseks III lisa punktides 2 ja 3 osutatud ICAO standardites määratletud õhk-maa-rakendustele artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis.
2. Õhk-maa-side vastab II lisas määratletud andmevahetusteenuste ohutus- ja toimivusnõuetele.
3. Õhk-maa-side põhineb ühisel adresseerimiskaval.
4. Pakettide edastamine ja vastuvõtmine maapealsete ja õhusõiduki sidesüsteemide vahel põhineb D osas sätestatud tingimustele vastavatel sideprotokollidel.

D osa: C osas osutatud tingimused

1. Sideprotokollid peavad toetama otspunktsidet.
2. Sideprotokollide suhtes peab teostama ohuanalüüsi, et tõendada vastavust II lisas määratletud andmevahetusteenuste ohutus- ja toimivusnõuetele.
3. Sideprotokollid peavad toetama kahesuunalist kakspunktsidet, mis kasutab raadiosagedusspektri neid osasid, mille ICAO on lennuliiklusteenuseid toetavale õhk-maa-andmesidele sobivaks tunnistanud.
4. Sideprotokollid peavad sisaldama mehhanismi, mis võimaldab läbipaistval viisil juhtida mobiilset ühenduvust maapealsete ja õhusõiduki pardal asuvate jaamade vahel.
5. Sideprotokollid peavad olema määratletud ja valideeritud kooskõlas õhusõiduki sidevarustusele kohaldatavate lennukõlblikkust ja tegutsemisluba käsitlevate määrustega.
6. Neid protokolle toetavad sidesüsteemid ei tohi avaldada kahjulikku mõju VDL 2 protokolli toega õhusõiduki pardal asuvatele ja maapealsetele seadmetele.

V LISA

Artiklis 11 osutatud koostisosade vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamise nõuded

1. Vastavustõendamine näitab andmevahetusteenuseid, otspunktsidet ja õhk-maa-sidet rakendavate koostisosade vastavust või kasutuskõlblikkust käesoleva määruse nõuetele, kui neid koostisosi käitatakse katsekeskkonnas.

2. Vastavustõendamise menetlust juhib tootja, kes eelkõige:

   — määrab kindlaks asjakohase katsekeskkonna;

   — kontrollib, et katsekavas kirjeldatakse koostisosi katsekeskkonnas;

   — kontrollib, et katsekava hõlmaks kõiki kohaldatavaid nõudeid;

   — tagab tehnilise dokumentatsiooni ja katsekava järjepidevuse ja kvaliteedi;

   — kavandab katsetamise korralduse, personali, seadmed ja katseplatvormi konfiguratsiooni;

   — korraldab kontrollid ja katsed kooskõlas katsekavaga;

   — koostab aruande kontrollide ja katsete tulemuste kohta.

3. Tootja tagab, et katsekeskkonda integreeritud andmevahetusteenuseid, otspunktsidet ja õhk-maa-sidet rakendavad koostisosad vastavad käesoleva määruse nõuetele.

4. Vastavuse või kasutuskõlblikkuse tõendamise rahuldava lõpetamise korral koostab tootja omal vastutusel EÜ deklaratsiooni vastavuse või kasutuskõlblikkuse kohta, tuues välja käesoleva määruse nõuded, millele koostisosa vastab, ja selle kasutamistingimused kooskõlas määruse (EÜ) nr 552/2004 III lisa punktiga 3.

VI LISA

Artiklis 12 osutatud tingimused

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajal peavad olema organisatsioonisisesed aruandemeetodid, mis tagavad ja väljendavad erapooletust ja hindamise sõltumatust vastavustõendamise ajal.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud personal teeb kontrolle maksimaalse võimaliku professionaalse usaldusväärsuse ja tehnilise pädevusega ning on vaba igasugusest nende otsustusvõimet või nende kontrollide tulemusi mõjutada võivast survest ja stiimulitest, eriti rahalist tüüpi stiimulitest eelkõige sellistelt isikutelt või isikute rühmadelt, keda kontrollide tulemused mõjutavad.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud personalil on juurdepääs varustusele, mis võimaldab neil vajalikke katseid asjakohasel viisil teha.

4. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud personalil on usaldusväärne tehniline ja kutsealane väljaõpe, rahuldavad teadmised tehtavate vastavustõendamiste nõuete kohta, piisav kogemus sellise tegevuse jaoks ning nõutav oskus koostada vastavustõendamiste kohta deklaratsioone, dokumente ja aruandeid.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud personal on võimeline kontrolle erapooletult korraldama. Nende töötasu ei tohi sõltuda tehtud kontrollide arvust ega kontrollide tulemustest.

VII LISA

A osa: artikli 12 lõikes 1 osutatud süsteemide vastavustõendamise nõuded

1. Artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamine näitab nende süsteemide vastavust käesoleva määruse nõuetele süsteemide käitamise konteksti peegeldavas katsekeskkonnas.

2. Artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamine teostatakse kooskõlas asjakohaste ja tunnustatud katsemeetoditega.

3. Artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamisel kasutatavatel katsevahenditel peavad olema asjakohased funktsioonid.

4. Artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamisel koostatakse määruse (EÜ) nr 552/2004 IV lisa punkti 3 nõuete kohaselt tehniline toimik, mis sisaldab järgmisi osi:

   — rakendamise kirjeldus;

   — aruanne kontrollide ja katsete kohta enne süsteemi kasutusele võtmist.

5. Vastavustõendamist juhib aeronavigatsiooniteenuse osutaja, kes eelkõige:

   — määrab kindlaks sobiva töö- ja tehnilise katsekeskkonna, mis peegeldab töökeskkonda;

   — kontrollib, et katsekavas kirjeldataks artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide integreerimist töö- ja tehnilisse katsekeskkonda;

   — kontrollib, et katsekava hõlmaks kõiki käesoleva määruse koostalitlusvõime, toimivus- ja ohutusnõudeid;

   — tagab tehnilise dokumentatsiooni ja katsekava järjepidevuse ja kvaliteedi;

   — kavandab katsetamise korralduse, personali, seadmed ja katseplatvormi konfiguratsiooni;

   — korraldab kontrollid ja katsed kooskõlas katsekavaga;

   — koostab aruande kontrollide ja katsete tulemuste kohta.

6. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja tagab, et toimivas katsekeskkonnas käitatavad artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemid vastavad käesoleva määruse nõuetele.

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

B osa: artikli 12 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamise nõuded

1. Artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamine näitab nende süsteemide vastavust käesoleva määruse nõuetele süsteemide käitamise konteksti peegeldavas katsekeskkonnas.

2. Artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamine teostatakse kooskõlas asjakohaste ja tunnustatud katsemeetoditega.

3. Artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamisel kasutatavatel katsevahenditel peavad olema asjakohased funktsioonid.

4. Artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamisel koostatakse määruse (EÜ) nr 552/2004 IV lisa punkti 3 nõuete kohaselt tehniline toimik, mis sisaldab järgmisi osi:

   — rakendamise kirjeldus;

   — aruanne kontrollide ja katsete kohta enne süsteemi kasutusele võtmist.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja määrab kindlaks sobiva töö- ja tehnilise katsekeskkonna, mis peegeldab töökeskkonda, ja laseb vastavustõendamise teostada teavitatud asutusel.

6. Vastavustõendamist juhib teavitatud asutus, kes eelkõige:

   — kontrollib, et katsekavas kirjeldataks artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide integreerimist töö- ja tehnilisse katsekeskkonda;

   — kontrollib, et katsekava hõlmaks kõiki käesoleva määruse nõudeid;

   — tagab tehnilise dokumentatsiooni ja katsekava järjepidevuse ja kvaliteedi;

   — kavandab katsetamise korralduse, personali, seadmed ja katseplatvormi konfiguratsiooni;

   — korraldab kontrollid ja katsed kooskõlas katsekavaga;

   — koostab aruande kontrollide ja katsete tulemuste kohta.

7. Teavitatud asutus tagab, et toimivas katsekeskkonnas käitatavad artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemid vastavad käesoleva määruse nõuetele.

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

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