Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekezdéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

►B

A BIZOTTSÁG 1079/2012/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2012. november 16.)

az egységes európai égbolton belüli beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelmények megállapításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 320., 2012.11.17., 14. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság 657/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. július 10.)	L 190	37	2013.7.11.
►M2	A Bizottság (EU) 2016/2345 végrehajtási rendelete (2016. december 14.)	L 348	11	2016.12.21.
►M3	A Bizottság (EU) 2017/2160 végrehajtási rendelete (2017. november 20.)	L 304	47	2017.11.21.

▼B

A BIZOTTSÁG 1079/2012/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2012. november 16.)

az egységes európai égbolton belüli beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelmények megállapításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. cikk

Tárgy

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

2. cikk

Hatály

(1) Ezt a rendeletet kell alkalmazni a légiforgalmi rádiókommunikációs mozgószolgálat részére kiosztott 117,975–137 MHz-es sávon (VHF-sáv) belül működő összes rádiókészülékre, beleértve a rendszereket, azok rendszerelemeit és azok kapcsolódó eljárásait.

(2) Ezt a rendeletet kell alkalmazni a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés számára szolgáltatást nyújtó légiforgalmi irányító egységeket kiszolgáló repülési adatfeldolgozó rendszerekre, azok rendszerelemeire és a kapcsolódó eljárásokra.

(3) Ezt a rendeletet kell alkalmazni az összes olyan légi járatra, amely a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés keretében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) EUR régió azon légtérrészében közlekedik, ahol az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) értelmében a tagállamok felelősek a légiforgalmi szolgálatok biztosításáért.

(4) Az átállási követelményeket a következő frekvenciakijelölések esetében nem kell alkalmazni:

a) amelyek az alábbi frekvenciákon 25 kHz-es csatornatávolságon maradnak:

i. a vészhelyzeti rádiófrekvencia (121,5 MHz);

ii. a kutató és mentőszolgálatok által használatos segédfrekvencia (123,1 MHz);

iii. a VHF-sávú digitális kapcsolat (VDL) frekvenciái (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz és 136,975 MHz);

iv. a légi járművek kommunikációs, címző és jelentő rendszerének (ACARS) frekvenciái (131,525 MHz, 131,725 MHz és 131,825 MHz);

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 10. o.

▼B

b) 25 kHz-es csatornatávolságon belüli ofszet (eltolt) vivőfrekvenciás művelet alkalmazásakor.

(5) A 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására való alkalmasság nem követelhető meg az olyan rádiókészülékektől, amelyeket kizárólag a 25 kHz-es csatornatávolságon belüli egy vagy több frekvenciakijelölésen kívánnak működtetni.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az 549/2004/EK rendelet 2. cikke szerinti fogalommeghatározásokat kell alkalmazni. E rendelet alkalmazásában továbbá:

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

2. „8,33 kHz-es csatornatávolság”: olyan csatornatávolság, amelynél a csatornák névleges sávközépi frekvenciáit 8,33 kHz-es lépésköz választja el;

3. „rádiókészülék”: bármilyen olyan beépített, hordozható vagy kézi eszköz, amelyet arra terveztek, hogy a VHF-sávban továbbítson és/vagy fogadjon jeleket;

4. „központi nyilvántartás”: olyan nyilvántartás, amelybe a nemzeti frekvenciagazdálkodási szerv a 677/2011/EU rendelettel összhangban valamennyi frekvenciakijelölés tekintetében bejegyzi a szükséges működési, műszaki és igazgatási részleteket;

5. „8,33 kHz-re való átállítás”: a központi nyilvántartásba bejegyzett, 25 kHz-es csatornatávolságot használó frekvenciakijelölés 8,33 kHz-es csatornatávolságot használó frekvenciakijelöléssel való felváltása;

6. „frekvenciakijelölés” olyan engedély, amelyet egy tagállam ad egy rádiófrekvenciának vagy rádiófrekvencia-csatornának rádióberendezés üzemeltetése céljából, meghatározott feltételekkel történő használatára;

7. „üzembentartó” olyan személy, szervezet vagy vállalkozás, amely légi jármű üzemben tartásával foglalkozik vagy arra ajánlkozik;

8. „látvarepülési szabályok szerinti repülés”: a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi Chicagói Egyezmény (Chicagói Egyezmény) 2. mellékletében meghatározott látvarepülési szabályoknak megfelelően végrehajtott repülés;

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

▼B

10. „ofszet (eltolt) vivőfrekvenciás művelet”: olyan helyzet, amikor a kijelölt működési tartomány lefedettsége nem biztosítható egyetlen földi adó segítségével, és amikor az interferenciaproblémák csökkentése érdekében a két vagy több földi adóból érkező jeleket a névleges sávközépi frekvenciához viszonyítva eltolják;

11. „fedélzeti rádiókészülék”: a légi jármű fedélzetén található egy vagy több rádiókészülék, amelyet a repülés során a repülőszemélyzet arra felhatalmazott tagjai használnak;

12. „rádiókorszerűsítés”: egy rádiókészüléknek másik modellel vagy egy másik típusszámú készülékkel való felváltása;

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

14. „légiforgalmi irányító egység (ATC-egység)”: körzeti irányító központ, bevezető irányító egység vagy repülőtéri irányító torony;

15. „munkaállomás”: az a berendezés és műszaki felszerelés, amelynél a légiforgalmi szolgálat (ATS) személyzetének tagja a munkakörébe tartozó operatív feladatokat ellátja;

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

17. „koordinációs egyezmény”: két egymás melletti ATS egység közötti egyezmény azok légiforgalmi irányítással kapcsolatos felelősségének koordinálásáról;

18. „Integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszer” (IFPS): olyan, az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózaton belüli 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;

19. „állami szállító légi jármű”: merevszárnyú állami légi jármű, amelyet személy-, illetve árufuvarozásra terveztek;

20. „repülőtér-üzemeltető”: egy repülőtér vezetése a 95/93/EGK tanácsi rendeletben ([1]) szereplő meghatározás szerint;

21. „műveleti ellenőrzési kommunikáció”: a légi járművek üzembentartói közötti kommunikáció, amely hatással van a légi közlekedés biztonságára, valamint a légi járatok rendszerességére és hatékonyságára is.

([1]) HL L 14., 1993.1.22., 1. o.

▼B

4. cikk

A rádiókészülékekre vonatkozó átjárhatósági és teljesítményi követelmények

(1) A VHF-sávban való működésre szánt rádiókészülékek gyártói, vagy a gyártóknak az Unióban székhellyel rendelkező felhatalmazott képviselői biztosítják, hogy 2013. november 17-től valamennyi forgalomba kerülő rádiókészülék alkalmas legyen a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására.

(2) A léginavigációs szolgáltatók, üzembentartók valamint a rádiókészülékek egyéb használói illetve tulajdonosai biztosítják, hogy valamennyi olyan rádiókészülék, amelyet 2013. november 17-től helyeznek üzembe, alkalmas legyen a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy azok a légi járművek, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványai vagy egyedi repülési engedélyei 2013. november 17-től kerülnek kibocsátásra és rádiókészülékkel való felszereltséget írnak elő, 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel legyenek felszerelve.

(4) A léginavigációs szolgáltatók, üzembentartók valamint a rádiókészülékek egyéb használói illetve tulajdonosai gondoskodnak arról, hogy 2013. november 17-től amennyiben rádiókorszerűsítéseket hajtanak végre a rádiókészülékek alkalmassá váljanak a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására.

(5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2017. december 31-ig valamennyi rádiókészülék – a léginavigációs szolgáltatók által üzemeltetett földi rádiókészülékek kivételével – alkalmas legyen a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására.

(6) Az (1)–(5) bekezdésekben említett berendezéseknek a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására való alkalmasságon túl a 25 kHz csatornatávolságú frekvenciákra való hangolásra is alkalmasnak kell lenniük.

(7) A 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas földi rádióberendezések használói vagy tulajdonosai biztosítják, hogy e rádiókészülékeknek és azok adó-vevő egységei földi komponensének teljesítménye megfeleljen a II. melléklet 1. pontjában meghatározott ICAO-szabványoknak.

(8) A 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas fedélzeti rádióberendezések használói vagy tulajdonosai biztosítják, hogy e rádiókészülékek teljesítménye megfeleljen a II. melléklet 2. pontjában meghatározott ICAO-szabványoknak.

5. cikk

Az üzembentartók kötelezettségei

(1) Az üzembentartók a 195-ös repülési szint fölötti légtérben kizárólag a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas fedélzeti rádiókészülékkel ellátott légi járműveket tarthatnak üzemben.

▼B

(2) 2014. január 1-jétől az üzemben tartók az I. mellékletben felsorolt tagállamok A., B, és C. osztályú légterében kizárólag olyan légi járművekkel hajthatnak végre műszeres repülési szabályok szerinti repüléseket, amelyek el vannak látva 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas fedélzeti rádiókészülékkel.

(3) A (2) bekezdésben említett a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékre vonatkozó felszereltségi követelményre való tekintettel az üzemben tartók a 8,33 kHz-es csatornatávolság szerinti területeken kizárólag olyan légi járművekkel hajthatnak végre látvarepülési szabályok szerinti repüléseket, amelyek el vannak látva 8,33 kHz csatornatávolságú fedélzeti rádiókészülékkel.

(4) A 2. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül 2018. január 1-jétől azokban a légterekben, ahol előírás a rádiókészülékkel való felszereltség, az üzemben tartók kizárólag 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas fedélzeti rádiókészülékkel hajthatnak végre repüléseket.

6. cikk

A 8,33 kHz-re való átállításra vonatkozó követelmények

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az összes beszédüzemű frekvenciakiosztást átállítják a 8,33 kHz-es csatornatávolságra valamennyi olyan szektorban, amelynek alsó szintje 195-ös repülési magasságban vagy afelett található.

(2) Amennyiben az (1) bekezdésben foglaltak rendkívüli körülmények miatt nem teljesíthetők, a tagállamok közlik ennek okait a Bizottsággal.

▼M1

(3) Az I. mellékletben felsorolt tagállamok legkésőbb 2014. december 31-ig a központi nyilvántartásba bejegyzett és az egyes tagállamok körzeti irányító központjaihoz (a továbbiakban: ACC) hozzárendelt összes 25 kHz-es frekvenciakiosztás legalább 25 %-ának megfelelő számban valósítanak meg a 8,33 kHz-es csatornatávolságra történő új átállításokat. Ezen átállítások nem korlátozódnak az ACC frekvenciakiosztásaira, és nem terjednek ki a műveleti ellenőrzési kommunikáció frekvenciakiosztásaira.

▼B

(4) A (3) bekezdésben meghatározott 25 kHz-es állami ACC-frekvenciakiosztások teljes száma nem foglalja magában:

a) a 25 kHz-es eltolt vivőfrekvenciás rendszer frekvenciakiosztásait;

b) a biztonsági követelmény eredményeképpen továbbra is 25 kHz-en maradó frekvenciakiosztásokat;

c) az állami légi járművek esetében használt 25 kHz-es frekvenciakiosztásokat.

(5) Az I. mellékletben felsorolt tagállamok legkésőbb 2013. december 31-ig közlik a Bizottsággal a (3) bekezdéssel összhangban megvalósítható átállítások számát.

▼B

(6) Amennyiben nem lehet elérni a (3) és (4) bekezdésben meghatározott 25 %-os célarányt, a tagállam a Bizottsághoz eljuttatott közleményében indokolja, miért nem teljesült a 25 %-os célarány, továbbá javaslatot tesz azon átállítások megvalósításának lehetséges határidejére.

(7) A Bizottsághoz eljuttatandó közlemény megjelöli azokat a frekvenciakiosztásokat, amelyek esetében nem valósítható meg az átállítás, valamint tartalmazza az átállítás megvalósíthatatlanságának indokait.

(8) Az I. mellékletben felsorolt tagállamok biztosítják, hogy 2015. január 1-jétől a műveleti ellenőrzési kommunikációnak valamennyi, a központi nyilvántartásban szereplő frekvenciakiosztása 8,33 kHz-es csatornatávolságú frekvenciakiosztás legyen.

(9) Amikor a (8) bekezdésben foglaltaknak való megfelelés műszaki okok miatt nem biztosítható, a tagállamok legkésőbb 2014. december 31-ig közlik a Bizottsággal a műveleti ellenőrzési kommunikáció azon frekvenciakiosztásait, amelyek nem kerülnek átállításra, és megindokolják az átállítás elmaradását.

(10) A tagállamok biztosítják, hogy legkésőbb 2018. december 31-ig valamennyi frekvenciakiosztás 8,33 kHz-es csatornatávolságra történő átállítása megvalósuljon az alábbiak kivételével:

a) a biztonsági követelmény eredményeképpen továbbra is 25 kHz-en maradó frekvenciakiosztások;

b) az állami légi járművek esetében használt 25 kHz-es frekvenciakiosztások.

7. cikk

A léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó kötelezettségek

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

(2) A léginavigációs szolgáltatók az 1032/2006/EK bizottsági 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 járat 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására való alkalmasságára vonatkozó információt;

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

▼B

b) a járat 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására való alkalmasságára vonatkozó információnak a megfelelő munkaállomáson rendelkezésre kell állnia;

c) a légiforgalmi irányító személyzet számára lehetővé kell tenni a járat 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására való alkalmasságára vonatkozó információ módosítását.

8. cikk

Kapcsolódó eljárások

(1) A léginavigációs szolgáltatók, az üzembentartók és a rádiókészülékeket használó egyéb személyek biztosítják, hogy a számjel mind a hat számjegyét felhasználják a rádiótelefonos kommunikáció átviteli csatornájának azonosításához, kivéve, ha az ötödik és a hatodik számjegy egyaránt nulla, ilyenkor ugyanis csak az első négy számjegyet kell használni.

(2) A léginavigációs szolgáltatók, az üzemben tartók és a rádiókészülékeket használó egyéb személyek biztosítják, hogy a levegő-föld beszédüzemű kommunikációra vonatkozó eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet 3. pontjában meghatározott ICAO-rendelkezéseknek.

(3) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy az ATC-egységek közötti koordinációs egyezményekben rögzítésre kerüljenek a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel felszerelt, illetve az ilyen készülékekkel fel nem szerelt légi járművekre vonatkozó eljárások.

(4) Valamennyi üzemben tartó és a nevükben eljáró képviselő biztosítja, hogy a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel felszerelt légi járművek esetében a repülési terv 10. rovatában feltüntetésre kerüljön az Y betű.

(5) Az üzemben tartók és a nevükben eljáró képviselők biztosítják, hogy amennyiben olyan légtérben tervezik a repülést, ahol előírás a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel való felszereltség, az ilyen rádiókészülékkel fel nem szerelt, de a kötelező felszereltség alól mentesített légi járművek esetében a repülési tervben feltüntetésre kerüljön a megfelelő jelzés.

(6) Ha a légi jármű 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel való felszereltségi állapota megváltozik, az üzemben tartók vagy a nevükben eljáró képviselők olyan módosítási üzenetet küldenek az IFPS részére, amelynek megfelelő pontja tartalmazza az adott jelzést.

(7) A hálózatkezelő biztosítja, hogy az IFPS feldolgozza és szétossza a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel való felszereltségre vonatkozó, a repülési tervekből származó információkat.

9. cikk

Az állami légi járművekre vonatkozó rendelkezések

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a 195-ös repülési magasság felett közlekedő állami szállító légi járművek fel legyenek szerelve 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel.

▼B

(2) Ha közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok megakadályozzák az (1) bekezdésben foglaltak teljesítését, a tagállamok biztosítják, hogy a 195-ös repülési magasság felett közlekedő állami szállító légi járműveket legkésőbb 2012. december 31-ig felszereljék 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a 195-ös repülési magasság felett közlekedő, nem szállításra használt állami légi járművek fel legyenek szerelve 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel.

(4) A tagállamok az alábbi okokból engedélyezhetik a (3) bekezdésben foglaltaknak való meg nem felelést:

a) kényszerítő műszaki vagy költségvetési korlátok;

b) közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok.

(5) Ha közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok megakadályozzák a (3) bekezdésben foglaltak teljesítését, a tagállamok biztosítják, hogy a 195-ös repülési magasság fölött közlekedő, nem szállításra használt állami légi járműveket legkésőbb 2015. december 31-ig felszereljék 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a 2014. január 1-jétől üzembe helyezett új állami légi járművek fel legyenek szerelve 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel.

(7) A tagállamok biztosítják, hogy 2014. január 1-jétől az állami légi járművek fedélzetén található rádiókészülékek korszerűsítése alkalmával felszerelt új rádiókészülékek a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmasak legyenek.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy legkésőbb 2018. december 31-ig valamennyi állami légi jármű fel legyen szerelve 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel.

(9) Az állami légi járművekkel kapcsolatos információk közlésére vonatkozó nemzeti eljárások sérelme nélkül, a tagállamok legkésőbb 2018. június 30-ig közlik a Bizottsággal azon állami légi járművek jegyzékét, amelyeket nem lehet felszerelni 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel a (8) bekezdésnek megfelelően az alábbi okokból:

a) kényszerítő műszaki vagy költségvetési korlátok;

b) közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok.

(10) Ha közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok megakadályozzák a (8) bekezdésben foglaltak teljesítését, a tagállamok legkésőbb 2018. június 30-ig arról az időpontról is értesítik a Bizottságot, ameddig az érintett légi járműveket felszerelik 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel. Ez az időpont nem lehet későbbi mint 2020. december 31.

(11) A (8) bekezdés nem vonatkozik azokra az állami légi járművekre, amelyeket 2025. december 31-ig kivonnak a forgalomból.

▼B

(12) A légiforgalmi szolgáltatók biztosítják hogy a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel fel nem szerelt állami légi járművek repülhessenek, feltéve, hogy azok a légiforgalmi szolgáltatási rendszer kapacitáskorlátain belül biztonságosan üzemben tarthatók URH- vagy 25 kHz-es frekvenciakiosztásokon.

(13) A tagállamok a nemzeti légiközlekedési tájékoztató kiadványaikban közzéteszik a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel fel nem szerelt állami légi járművek kezelésére vonatkozó eljárásokat.

(14) A légiforgalmi szolgáltatók évente tájékoztatják az őket kijelölő tagállamot a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel fel nem szerelt állami légi járművek kezelésére vonatkozó terveikről, figyelembe véve a (13) bekezdésben említett eljárásokkal kapcsolatos kapacitáskorlátokat.

10. cikk

Biztonsági követelmények

A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a 2. cikk (1) bekezdésében említett meglévő rendszerek módosítását vagy új rendszerek bevezetését megelőzően az érintett felek biztonságértékelést készítsenek, amely magában foglalja a veszélyazonosítást, a kockázatértékelést és -csökkentést is. A III. mellékletben meghatározott követelmények a biztonságértékelés során minimumkövetelményeknek tekintendők.

11. cikk

A rendszerelemek megfelelősége vagy használatra való alkalmassága

(1) Az 552/2004/EK rendelet 5. cikkében meghatározott EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozat kibocsátását megelőzően az e rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében említett rendszerek rendszerelemeinek gyártói az e rendelet IV. mellékletének A. részében meghatározott követelményekkel összhangban értékelik e rendszerelemek megfelelőségét vagy alkalmazhatóságát.

(2) Amennyiben a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([1]) megfelelően kiadott bizonyítvány rendszerelemekre vonatkozik, akkor azt EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatnak kell tekinteni, amennyiben tartalmazza az említett rendelet átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeinek való megfelelés bizonyítékait.

12. cikk

Rendszerellenőrzés

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

([1]) HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

▼B

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

(3) Amennyiben a 216/2008/EK rendeletnek megfelelően kiadott bizonyítvány rendszerekre vonatkozik, akkor azt EK-hitelesítési nyilatkozatnak kell tekinteni, amennyiben tartalmazza az e rendelet átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeinek való megfelelés bizonyítékait.

13. cikk

További követelmények

(1) A tagállamok biztosítják, hogy valamennyi érintett fél tisztában legyen az e rendeletben foglalt követelményekkel és megfelelő képzettséggel rendelkezzen a munkavégzéshez.

(2) A hálózatkezelő biztosítja, hogy a repülés tervezésében részt vevő, IFPS-t működtető személyzet tisztában legyen az e rendeletben foglalt követelményekkel és kellőképpen képzett legyen a munkavégzéshez.

(3) A léginavigációs szolgáltatók:

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

b) biztosítják, hogy az a) pontban említett kézikönyvek elérhetők és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésükre és terjesztésükre megfelelő minőségirányítási és dokumentumkezelési szempontrendszer alkalmazásával kerüljön sor;

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

(4) A hálózatkezelő gondoskodik arról, 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 tegye az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;

b) biztosítsa, hogy az a) pontban említett kézikönyvek elérhetők és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésükre és terjesztésükre megfelelő minőségirányítási és dokumentumkezelési szempontrendszer alkalmazásával kerüljön sor;

c) biztosítsa, hogy a munkamódszerei és üzemeltetési eljárásai összhangban legyenek e rendelettel.

(5) Az üzembentartók biztosítják, hogy a rádióberendezéseket üzemeltető személyzet tisztában legyen e rendelet tartalmával és megfelelő képzettséggel rendelkezzen e berendezések kezeléséhez, továbbá hogy a pilótafülkében lehetőség szerint hozzáférhetők legyenek az útmutatások.

▼B

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

14. cikk

Mentességek

(1) A 730/2006/EK bizottsági rendelet ([1]) 4. cikke első bekezdésének keretében a tagállamok a látvarepülési szabályok szerinti járatok tekintetében átmeneti mentességet adhatnak az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésében foglalt fedélzeti felszereltségi kötelezettségek teljesítése alól.

(2) A tagállamok a 4. cikk (5) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében és a 6. cikk (10) bekezdésében foglaltaknak való megfelelés alóli mentességet nyújtó helyi intézkedéseket hozhatnak olyan esetekben, amelyek korlátozott hatást gyakorolnak a hálózatra.

(3) A (2) bekezdésben említett helyi intézkedéseket meghozó tagállamok a mentességek szükségességét alátámasztó részletes információkat bocsátanak a Bizottság rendelkezésére legkésőbb egy évvel a 4. cikk (5) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében és a 6. cikk (10) bekezdésében meghatározott időpontok előtt.

(4) A tagállamok által a (3) bekezdés szerint szolgáltatott részletes információk kézhezvételétől számított hat hónapon belül és a hálózatkezelővel folytatott egyeztetést követően a Bizottság felülvizsgálhat a (2) bekezdés szerint nyújtott bármely mentességet, amennyiben annak hálózatra gyakorolt hatása nem korlátozott.

15. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 1265/2007/EK rendelet hatályát veszti.

16. 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.

([1]) HL L 128., 2006.5.16., 3. o.

▼B

I. MELLÉKLET

Az 5. és 6. cikkben említett tagállamok

Az 5. cikk (2) bekezdésében, valamint a 6. cikk (3), (5) és (8) bekezdésében említett tagállamok az alábbiak:

— Németország,

— Írország,

— Franciaország,

— Olaszország,

— Luxemburg,

— Magyarország,

— Hollandia,

— Ausztria,

— Egyesült Királyság.

▼B

II. MELLÉKLET

▼M2

A 4. és 8. cikkben említett ICAO-rendelkezések

1. A Chicagói Egyezmény 10. melléklete III. kötete 2. része 2. fejezetének „Légiforgalmi mozgószolgálat” 2.1. szakasza „A VHF-tartományú levegő-föld kommunikáció rendszerjellemzői” és 2.2. szakasza „A földi berendezések rendszerjellemzői” (második kiadás, 2007. július, a 85. módosítással egybeszerkesztve).

2. A Chicagói Egyezmény 10. melléklete III. kötete 2. része 2. fejezete „Légiforgalmi mozgószolgálat” 2.1. pontjának „A VHF-tartományú levegő-föld kommunikáció rendszerjellemzői” 2.3.1. pontja „Adásfunkció” és 2.3.2. pontja „Vételi funkció”, kivéve a 2.3.2.8. alpontot „VDL – Interferenciamentes teljesítmény”, (második kiadás, 2007. július, a 90. módosítással együtt).

▼M3

3. A 4444. sz. ICAO PANS-ATM dokumentum 12.3.1.5. pontja – „8,33 kHz-es csatornatávolság” (a 7A. sz. módosítást tartalmazó 2016-os 16. kiadás).

▼B

III. MELLÉKLET

A 10. cikkben említett, a biztonságértékelés során figyelembe veendő követelmények

1. A 4. cikk (6), (7) és (8) bekezdésében, valamint a 7. cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott átjárhatósági és teljesítményi követelményeket figyelembe kell venni a biztonságértékelés során.

2. A 8. cikkben meghatározott, a kapcsolódó folyamatokra vonatkozó követelményeket figyelembe kell venni a biztonságértékelés során.

3. A 9. cikk (13) és (14) bekezdésében meghatározott, az állami légi járművekre vonatkozó rendelkezéseket figyelembe kell venni a biztonságértékelés során.

4. A 13. cikk (1), (2), (5) és (6) bekezdésében meghatározott, a megfelelést biztosító követelményeket figyelembe kell venni a biztonságértékelés során.

5. A tagállamok biztosítják, hogy amennyiben egy adott frekvenciakiosztást át kell állítani 8,33 kHz-es csatornatávolságra, a központi nyilvántartásba történő bejegyzés előtt az új frekvenciakiosztást megfelelő időtartamú próbaüzemnek vessék alá, amely időszak alatt ellenőrzik a biztonságos üzemelést.

6. A tagállamok biztosítják, hogy a 8,33 kHz-es csatornatávolságra történő átállításokat az ICAO frekvenciatervezési követelményeire vonatkozó útmutatót figyelembe véve hajtják végre, ahogy az az EUR frekvenciagazdálkodási kézikönyv „A VHF-tartományú levegő-föld kommunikáció frekvenciakiosztás-tervezési követelményei” című II. részében (011. sz. ICAO EUR dokumentum) meghatározásra került.

7. A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy megfelelő módon közzétételre és megfelelően alkalmazásra kerüljenek azok az eljárások, amelyek azon 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel fel nem szerelt légi járművek kezelésére vonatkoznak, amelyek olyan légtérben repülnek, ahol előírás a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékkel való felszereltség.

8. A léginavigációs szolgáltatók és/vagy a repülőtér-üzemeltetők biztosítják, hogy megfelelő módon közzétételre és megfelelően alkalmazásra kerüljenek azok az eljárások, amelyek azon 8,33 kHz-es csatornatávolságú rádiókészülékkel fel nem szerelt járművek kezelésére vonatkoznak, amelyek olyan repülőtér területén haladnak át, ahol 8,33 kHz-es csatornatávolság van használatban.

9. Azok a tagállamok, amelyek légterük bármely részén átállítják a frekvenciakiosztásokat 8,33 kHz-es csatornatávolságra:

   a) biztosítják, hogy az érintett légtérben közlekedő légi járművek üzemben tartói tájékoztatást kapjanak arról, hogy a légi járműveket fel kell szerelni 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel;

   b) biztosítják, hogy megfelelő képzésben részesüljenek a repülőszemélyzet azon tagjai, akik a 2. cikk (5) bekezdésében meghatározottak szerint 25 kHz-es csatornán üzemelő rádiókészülekeket kezelnek olyan légtérben, ahol előírás a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztására alkalmas rádiókészülékekkel való felszereltség;

   c) az átállítás előtt helyi biztonságértékelést végeznek, amely során figyelembe veszik az érintett légtéren várhatóan áthaladó teljes forgalmat, valamint a környező légterekben üzemelő beszédüzemű kommunikációs rendszerek kapcsán felmerülő esetleges kérdéseket.

▼B

IV. MELLÉKLET

A. RÉSZ

A 11. cikkben említett, a rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelésére vonatkozó követelmények

1. Az ellenőrzési tevékenységek tesztkörnyezetben való működés során bizonyítják a rendszerelemek e rendelet teljesítményi követelményeinek való megfelelőségét, illetve 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 gyártásellenőrzési modul

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

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

3. Amennyiben a gyártó az Unió területén nincs bejegyezve, kijelöli az Unió 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 igazolnia kell a rendszerelem e rendelet követelményeinek való megfelelését. Az értékelés szempontjából szükséges mértékben a dokumentációnak 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 12. cikk (1) bekezdése szerinti rendszerellenőrzésre vonatkozó követelmények

1. A 2. cikk (1) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése során bizonyítani kell, hogy a rendszerek megfelelnek e rendelet átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeinek egy olyan vizsgálati környezetben, amely tükrözi a rendszerek működési körülményeit. Különösen:

— a kommunikációt megvalósító rendszerek ellenőrzése során bizonyítani kell, hogy a 4. cikkel összhangban a beszédüzemű kommunikáció során a 8,33 kHz-es csatornatávolságot alkalmazzák, és hogy a 8,33 kHz-es csatornatávolságú beszédüzemű kommunikációs rendszerek teljesítménye megfelel a 4. cikk (7) bekezdésében foglaltaknak,

▼B

— a repülési adatfeldolgozó rendszerek ellenőrzése során bizonyítani kell, hogy a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott funkciót megfelelően megvalósították.

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

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

4. A 2. cikk (1) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése során létre kell hozni az 552/2004/EK rendelet IV. mellékletének 3. pontjában előírt műszaki dokumentáció egyes elemeit, többek között a következő elemeket:

— a kivitelezés leírása,

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

5. A léginavigációs szolgáltató irányítja az ellenőrzéssel kapcsolatos tevékenységeket és különösen:

— meghatározza a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely megfelel a működési környezetnek,

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

— ellenőrzi, hogy a teszterv figyelembe veszi-e e rendelet valamennyi vonatkozó átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményét,

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

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

— elvégzi a tesztterv meghatározott vizsgálatokat és teszteket,

— jelentést készít a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.

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

7. A megfelelőség ellenőrzésének megfelelő elvégzése után a léginavigációs szolgáltatóknak ki kell állítaniuk a rendszerre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot, és az 552/2004/EK rendelet 6. cikkében meghatározottak szerint, a műszaki dokumentációval együtt azt be kell nyújtaniuk a nemzeti felügyeleti hatóságnak.

D. RÉSZ

A 12. cikk (2) bekezdése szerinti rendszerellenőrzésre vonatkozó követelmények

1. A 2. cikk (1) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése során bizonyítani kell, hogy a rendszerek megfelelnek e rendelet átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeinek egy olyan vizsgálati környezetben, amely tükrözi a rendszerek működési körülményeit. Különösen:

— a kommunikációt megvalósító rendszerek ellenőrzése során bizonyítani kell, hogy a 4. cikkel összhangban a beszédüzemű kommunikáció során a 8,33 kHz-es csatornatávolságot alkalmazzák, és hogy a 8,33 kHz-es csatornatávolságú beszédüzemű kommunikációs rendszerek teljesítménye megfelel a 4. cikk (7) bekezdésében foglaltaknak,

▼B

— a repülési adatfeldolgozó rendszerek ellenőrzése során bizonyítani kell, hogy a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott funkciót megfelelően megvalósították.

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

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

4. A 2. cikk (1) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése során létre kell hozni az 552/2004/EK rendelet IV. mellékletének 3. pontjában előírt műszaki dokumentáció egyes elemeit, többek között a következő elemeket:

— a kivitelezés leírása,

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

5. A léginavigációs szolgáltató meghatározza azt a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely megfelel a működési környezetnek, és megbíz egy bejelentett szervet az ellenőrzési tevékenységek elvégzésével.

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

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

— ellenőrzi, hogy a teszterv figyelembe veszi-e e rendelet valamennyi vonatkozó átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményét,

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

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

— elvégzi a teszttervben meghatározott vizsgálatokat és teszteket,

— jelentést készít a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.

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

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

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

▼B

V. MELLÉKLET

A 12. cikkben említett feltételek

1. A léginavigációs szolgáltatónak a szervezeten belül olyan működő jelentéstételi módszerekkel kell rendelkeznie, amelyek biztosítják és bizonyítják az ellenőrzési tevékenységekkel kapcsolatos döntés pártatlanságát és függetlenségét.

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

3. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet hozzáférjen 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 előzetesen megfelelő műszaki és szakmai képzésben részesüljön, kellő ismeretekkel rendelkezzen az ellenőrizendő követelményekkel kapcsolatban, jártas legyen az ilyen műveletekben, és képes legyen az ellenőrzések elvégzését bizonyító nyilatkozatok, feljegyzések és jelentések elkészítésére.

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