Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentsed versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

►B

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1079/2012,

16. november 2012,

millega kehtestatakse ühtses Euroopa taevas kasutatavad kõneside kanalisammud

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 320, 17.11.2012, lk 14)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►M1	Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 657/2013, 10. juuli 2013	L 190	37	11.7.2013
►M2	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2016/2345, 14. detsember 2016	L 348	11	21.12.2016
►M3	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2017/2160, 20. november 2017	L 304	47	21.11.2017

▼B

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1079/2012,

16. november 2012,

millega kehtestatakse ühtses Euroopa taevas kasutatavad kõneside kanalisammud

(EMPs kohaldatav tekst)

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses sätestatakse kanalisammul 8,33 kHz põhineva õhk-maa-kõneside koordineeritud kasutuselevõtule esitatavad nõuded.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse kõigi selliste raadiote suhtes, mis töötavad sagedusribas 117,975–137 MHz („VHF-sagedusriba”), mis on eraldatud liikuvaks lennusideks lennuliinidel, sealhulgas süsteemide, nende koostisosade ja asjaomaste protseduuride suhtes.

2. Määrust kohaldatakse lennuandmete töötlemise selliste süsteemide suhtes, mida kasutavad lennujuhtimisüksused, kes osutavad teenuseid üldises lennuliikluses, sealhulgas kõnealuste süsteemide koostisosade ja asjaomaste protseduuride suhtes.

3. Määrust kohaldatakse kõikide selliste lendude suhtes, mis osalevad üldises lennuliikluses Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni („ICAO”) Euroopa regioonis, kus liikmesriigid vastutavad lennuliiklusteenuste osutamise eest kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 550/2004 ([1]).

4. Nõudeid üleminekule ei kohaldata:

a) määratud sageduste suhtes, mis jäävad kanalisammu 25 kHz piiresse:

i) avariisagedus (121,5 MHz),

ii) otsingu- ja päästeoperatsioonide jaoks ette nähtud lisasagedus (123,1 MHz),

iii) VHF digitaalse liini (VDL) sagedused (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz ja 136,975 MHz),

iv) õhusõiduki side adresseerimis- ja ettekandesüsteemi (ACARS) sagedused (131,525 MHz, 131,725 MHz ja 131,825 MHz);

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.

▼B

b) määratud sageduste suhtes, mille puhul kanalisammu 25 kHz juures käitatakse nihkuvat kandjat.

5. Kanalisammu 8,33 kHz võimelisuse nõuet ei kohaldata selliste raadiote suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks vaid ühel või mitmel määratud sagedusel, mis jäävad kanalisammu 25 kHz piiresse.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 2 esitatud mõisteid. Lisaks kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „kanal” – arvuline näitaja, mida kasutatakse seoses kõnesidevarustuse häälestusega, mis võimaldab üheselt tuvastada kasutatava raadiosidesageduse ja sellega seotud kanalisammu;

2) „kanalisamm 8,33 kHz” – kanalisamm, kus kanali nominaalsete kesksageduste vahemik on 8,33 kHz;

3) „raadioseade” – mis tahes sisseehitatud, kaasaskantav või käes hoitav seade, mis on mõeldud saadete edastamiseks või vastuvõtmiseks VHF-sagedusribas;

4) „keskregister” – register, kus raadiosagedusi koordineeriv riiklik asutus registreerib kooskõlas määrusega (EL) nr 677/2011 kõik raadiosageduse määramisega seotud operatiivsed, tehnilised ja halduslikud üksikasjad;

5) „üleminek kanalisammule 8,33 kHz” – keskregistris registreeritud ja kanalisammu 25 kHz kasutava määratud sageduse asendamine kanalisammu 8,33 kHz kasutava määratud sagedusega;

6) „määratud sagedus” – liikmesriigi antud luba kasutada raadioseadmete käitamiseks kindlatel tingimustel teatavat raadiosagedust või raadiosageduskanalit;

7) „õhusõiduki käitaja” – õhusõidukite käitamisega tegelev või kõnealust teenust osutav isik, organisatsioon või ettevõtja;

8) „visuaallennureeglite järgi toimuvad lennud” – lennud, mida käitatakse 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni („Chicago konventsioon”) 2. lisas kindlaksmääratud visuaallennureeglite järgi;

9) „riiklik õhusõiduk” – mis tahes õhusõiduk, mida kasutatakse kaitseväe-, tolli- või politseiteenistuses;

▼B

10) „nihkuva kandja käitamine” – olukord, kus üks maapealne määratud saatja ei suuda tagada raadiosidet ja kus sidehäirete minimeerimiseks nihutatakse kahe või enama maapealse saatja kanalite nominaalsete kesksageduste signaale;

11) „õhusõiduki raadioseadmed” – üks või mitu õhusõiduki pardal asuvat raadioseadet, mida kasutab lennu ajal vastavaid volitusi omav lennumeeskonna liige;

12) „raadioseadme ajakohastamine” – raadioseadme asendamine teise mudeli või uut osanumbrit kandva raadioseadmega;

13) „määratud tegevuspiirkond” – õhuruum, kus osutatakse konkreetset teenust ja kus sellele teenusele võimaldatakse sageduskaitse;

14) „lennujuhtimisüksus” („ATC-üksus”) – piirkondlik lennujuhtimiskeskus, lähenemislennujuhtimisüksus või lähilennujuhtimisüksus;

15) „töökoht” – sisustus ja tehnilised seadmed, mida lennuliiklusteeninduse („ATS”) töötajad kasutavad oma tööülesannete täitmiseks;

16) „raadiotelefonside” – raadioside vorm, mis on eelkõige ette nähtud teabe vahetamiseks kõne kujul;

17) „kirjalik kokkulepe” – kokkulepe kahe kõrvuti asetseva ATS-üksuse vahel, milles määratakse kindlaks, kuidas nende vastavaid ATS-kohustusi koordineeritakse;

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

19) „transpordiks kasutatav riiklik õhusõiduk” – jäiga tiivakinnitusega riiklik õhusõiduk, mis on ette nähtud inimeste või kauba veoks;

20) „lennujaama käitaja” – lennujaama juhtorgan vastavalt nõukogu määruses (EMÜ) nr 95/93 ([1]) esitatud määratlusele;

21) „käitamistegevuse juhtimisega seotud side” – õhusõidukite käitajate vahel peetav side, mis mõjutab ka lennuohutust, lendude korrapärasust ja tõhusust.

([1]) EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1.

▼B

Artikkel 4

Raadioseadmete koostalitlusvõime- ja toimivusnõuded

1. VHF-sagedusribas kasutamiseks ette nähtud raadioseadmete tootjad või nende Euroopa Liidus asutatud volitatud esindajad tagavad, et kõik raadioseadmed, mis lastakse turule alates 17. novembrist 2013, on kanalisammu 8,33 kHz võimelised.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, käitajad ja muud raadioseadmete kasutajad või omanikud tagavad, et kõik raadioseadmed, mis võetakse kasutusele alates 17. novembrist 2013, on kanalisammu 8,33 kHz võimelised.

3. Liikmesriigid tagavad, et kõik õhusõidukid, millele on alates 17. novembrist 2013 Euroopa Liidus välja antud esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat või esmane individuaalne lennuluba ja mille suhtes kohaldatakse raadioseadme olemasolu nõuet, varustatakse raadioseadmega, mis on kanalisammu 8,33 kHz võimeline.

4. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, käitajad ja muud raadioseadmete kasutajad või omanikud tagavad, et alates 17. novembrist 2013 on kõik nende raadioseadmed, mida ajakohastatakse, kanalisammu 8,33 kHz võimelised.

5. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 31. detsembriks 2017 peavad kõik raadioseadmed olema kanalisammu 8,33 kHz võimelised, v.a aeronavigatsiooniteenuse osutajate käitatavad maapealsed raadioseadmed.

6. Lisaks kanalisammu 8,33 kHz võimelisusele peab lõigetes 1–5 osutatud raadioseadmeid olema võimalik häälestada kanalitele kanalisammuga 25 kHz.

7. Maapeal asuvate kanalisammu 8,33 kHz võimeliste raadioseadmete kasutajad või omanikud tagavad, et kõnealuste raadioseadmete ja saatja/vastuvõtja maapinnal asuva koostisosa toimivus on kooskõlas II lisa punktis 1 sätestatud ICAO standarditega.

8. Kanalisammu 8,33 kHz võimeliste õhusõiduki raadioseadmete kasutajad või omanikud tagavad, et kõnealuste raadioseadmete toimivus on kooskõlas II lisa punktis 2 sätestatud ICAO standarditega.

Artikkel 5

Käitajate kohustused

1. Õhusõidukite käitajad käitavad õhusõidukeid lennutasandist 195 kõrgemal vaid siis, kui õhusõiduki raadioseade on kanalisammu 8,33 kHz võimeline.

▼B

2. Õhusõidukite käitajatel on alates 1. jaanuarist 2014 keelatud käitada instrumentaallennureeglite järgi lendavaid õhusõidukeid käesoleva määruse I lisas loetletud liikmesriikide õhuruumiklassides A, B või C, välja arvatud juhul, kui asjaomase õhusõiduki raadioseadmed on kanalisammu 8,33 kHz võimelised.

3. Võttes arvesse lõikes 2 kindlaksmääratud nõudeid kanalisammu 8,33 kHz võimeliste raadioseadmete olemasolu kohta, on õhusõidukite käitajatel keelatud käitada visuaallennureeglite järgi lendavaid õhusõidukeid piirkondades, kus kasutatakse kanalisammu 8,33 kHz, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki raadioseadmed on kanalisammu 8,33 kHz võimelised.

4. Ilma et see piiraks artikli 2 lõike 5 kohaldamist, on õhusõidukite käitajatel alates 1. jaanuarist 2018 keelatud käitada õhusõidukit õhuruumis, kus raadioseadme olemasolu on kohustuslik, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki raadioseade on kanalisammu 8,33 kHz võimeline.

Artikkel 6

Kanalisammule 8,33 kHz ülemineku suhtes kohaldatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et lennutasandil 195 või sellest kõrgemal viiakse kõik kõneside määratud sagedused üle kanalisammule 8,33 kHz.

2. Kui erakorralistel asjaoludel ei ole lõikes 1 nimetatud nõudeid võimalik täita, teatavad liikmesriigid põhjustest komisjonile.

▼M1

3. I lisas loetletud liikmesriigid lähevad hiljemalt 31. detsembriks 2014 uuele kanalisammule 8,33 kHz üle nii, et see hõlmaks vähemalt 25 % kõikidest kanalisammu 25 kHz piires asuvatest määratud sagedustest, mis on registreeritud keskregistris ja mis on määratud asjaomase liikmesriigi piirkondlikele juhtimiskeskustele (edaspidi „ACC-üksused”). Üleminekul ei piirduta ainult ACC-üksustele määratud sagedustega ega hõlmata käitamistegevuse juhtimisega seotud side jaoks määratud sagedusi.

▼B

4. Lõikes 3 osutatud, ACC-üksuse kanalisammu 25 kHz jaoks määratud sageduste koguarvu puhul ei võeta arvesse:

a) määratud sagedusi, mille puhul kanalisammu 25 kHz puhul käitatakse nihkuvat kandjat;

b) määratud sagedusi, mis ohutusnõuete tõttu jäävad kanalisammu 25 kHz piiresse;

c) kanalisammu 25 kHz piires asuvaid määratud sagedusi, mis on ette nähtud riiklike õhusõidukite jaoks.

5. I lisas loetletud liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt 31. detsembriks 2013 selliste sageduste arvu, mida on lõike 3 kohaselt võimalik üle viia.

▼B

6. Kui lõigetes 3 ja 4 nimetatud 25 % eesmärki ei ole võimalik täita, saadavad liikmesriigid komisjonile teate, milles põhjendatakse 25 % eesmärgi täitmata jätmist, ja esitavad asjaomaste üleminekute uue kavandatava tähtpäeva.

7. Komisjonile saadetud teates nimetatakse ka määratud sagedused, mille puhul üleminek ei ole võimalik, ning esitatakse asjakohased põhjendused.

8. I lisas loetletud liikmesriigid tagavad, et alates 1. jaanuarist 2015 on kõik keskregistris olevate käitamistegevuse juhtimisega seotud side jaoks määratud sagedused kanalisammuga 8,33 kHz määratud sagedused.

9. Kui lõikes 8 esitatud nõudeid ei ole tehnilistel põhjustel võimalik järgida, teatavad liikmesriigid komisjonile hiljemalt 31. detsembriks 2014 need käitamistegevuse juhtimisega seotud side jaoks määratud sagedused, mida üle ei viida, ning esitavad asjakohased põhjendused.

10. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 31. detsembriks 2018 viiakse kanalisammule 8,33 kHz üle kõik määratud sagedused, välja arvatud järgmised sagedused:

a) määratud sagedused, mis ohutusnõuete tõttu jäävad kanalisammu 25 kHz piiresse;

b) kanalisammu 25 kHz piires asuvad määratud sagedused, mis on ette nähtud riiklike õhusõidukite jaoks.

Artikkel 7

Aeronavigatsiooniteenuse osutajate kohustused

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et nende kanalisammuga 8,33 kHz kõnesidesüsteemid tagavad lennujuhtide ja pilootide vahel rahuldavalt toimiva kõneside määratud tegevuspiirkonnas.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad rakendavad oma lennuandmete töötlemise süsteemides teavitamise ja esmase koordineerimise protseduure vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 1032/2006 ([1]) järgmiselt:

a) ATC-üksused edastavad üksteisele teavet lennu kanalisammu 8,33 kHz võimelisuse kohta;

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

▼B

b) teave lennu kanalisammu 8,33 kHz võimelisusest tehakse kättesaadavaks asjaomases töökohas;

c) lennujuhil on vahendid, et muuta teavet lennu kanalisammu 8,33 kHz võimelisuse kohta.

Artikkel 8

Seotud protseduurid

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, käitajad ja teised raadioseadmete kasutajad tagavad, et kõiki kuut arvulist näitajat kasutatakse raadiotelefonsides edastava kanali tuvastamiseks, välja arvatud juhul, kui nii viies kui ka kuues arv on null, ning sel juhul kasutatakse ainult esimest nelja arvu.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, käitajad ja teised raadioseadmete kasutajad tagavad, et nende õhk-maa-kõneside protseduurid on kooskõlas II lisa punktis 3 sätestatud ICAO sätetega.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et protseduurid, mida kohaldatakse kanalisammu 8,33 kHz võimelist raadioseadet omavate ja seda mitteomavate õhusõidukite suhtes, määratakse kindlaks ATS-üksuste vahelistes kirjalikes kokkulepetes.

4. Kõik käitajad ja nende nimel tegutsevad esindajad tagavad, et kanalisammu 8,33 kHz võimelist raadioseadet omavate õhusõidukite lennuplaani väljale 10 kirjutatakse täht Y.

5. Käitajad ja nende nimel tegutsevad esindajad tagavad, et lendude kavandamisel õhuruumis, kus nõutakse kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadme olemasolu, lisatakse asjaomane märge selliste õhusõidukite lennuplaani, millel eespool nimetatud seade puudub, kuid mis on kõnealuse seadme kandmisest vabastatud.

6. Kui lennul muutub kanalisammu 8,33 kHz võimelisus, peavad käitajad või nende nimel tegutsevad esindajad saatma IFPSile parandusteate vastavale väljale lisatud asjakohase märkega.

7. Võrgustiku haldusasutus tagab, et IFPS töötleb ja levitab lennuplaanides sisalduvat teavet kanalisammu 8,33 kHz võimelisuse kohta.

Artikkel 9

Riiklike õhusõidukite suhtes kohaldatav kord

1. Liikmesriigid tagavad, et transpordiks kasutatavad riiklikud õhusõidukid, mida käitatakse lennutasandist 195 kõrgemal, varustatakse kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadmega.

▼B

2. Kui hankepiirangud takistavad lõike 1 järgimist, tagavad liikmesriigid, et transpordiks kasutatavad riiklikud õhusõidukid, mida käitatakse lennutasandist 195 kõrgemal, varustatakse kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadmega hiljemalt 31. detsembriks 2012.

3. Liikmesriigid tagavad, et riiklikud õhusõidukid, mida ei kasutata transpordiks ja mida käitatakse lennutasandist 195 kõrgemal, varustatakse kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadmega.

4. Liikmesriigid võivad lubada erandeid lõikest 3 järgmistel põhjustel:

a) mõjuvad tehnilised või eelarvepiirangud;

b) hankepiirangud.

5. Kui hankepiirangud takistavad lõike 3 järgimist, tagavad liikmesriigid, et riiklikud õhusõidukid, mida ei kasutata transpordiks ja mida käitatakse lennutasandist 195 kõrgemal, varustatakse kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadmega hiljemalt 31. detsembriks 2015.

6. Liikmesriigid tagavad, et uued riiklikud õhusõidukid, mille käitamist alustatakse alates 1. jaanuarist 2014, varustatakse kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadmega.

7. Liikmesriigid tagavad, et alates 1. jaanuarist 2014, kui riiklike õhusõidukite pardale installeeritud raadioseadmeid ajakohastatakse, on uued paigaldatavad raadioseadmed kanalisammu 8,33 kHz võimelised.

8. Liikmesriigid tagavad, et kõikidele riiklikele õhusõidukitele paigaldatakse kanalisammu 8,33 kHz võimeline raadioseade hiljemalt 31. detsembriks 2018.

9. Ilma et see piiraks riiklike õhusõidukite kohta teabe edastamise siseriiklikke protseduure, peavad liikmesriigid edastama komisjonile hiljemalt 30. juuniks 2018 selliste transpordiks kasutatavate riiklike õhusõidukite nimekirja, mida ei ole võimalik käesoleva artikli lõike 8 kohaselt varustada kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadmega järgmistel põhjustel:

a) mõjuvad tehnilised või eelarvepiirangud;

b) hankepiirangud.

10. Kui hankepiirangud takistavad lõike 8 järgimist, esitavad liikmesriigid komisjonile hiljemalt 30. juuniks 2018 asjaomaste õhusõidukite nimekirja ja määravad kindlaks kõnealustele sõidukitele kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadme paigaldamise tähtpäeva. See kuupäev ei ole hilisem kui 31. detsember 2020.

11. Lõiget 8 ei kohaldata selliste riiklike õhusõidukite suhtes, mille käitamistegevus lõpetatakse 31. detsembriks 2025.

▼B

12. Lennuliiklusteenuse osutajad tagavad, et riiklikele õhusõidukitele, millel puudub kanalisammu 8,33 kHz võimeline raadioseade, osutatakse teenust, kui neid on võimalik ohutult juhtida lennuliikluse juhtimissüsteemi mahupiirangute ulatuses UHF-sagedusel või määratud sagedustel kanalisammuga 25 kHz.

13. Liikmesriigid avaldavad riiklikes aeronavigatsiooniteabe kogumikes selliste riiklike õhusõidukite juhtimisprotseduurid, mis ei ole kanalisammu 8,33 kHz võimelised.

14. Lennuliiklusteenuse osutajad teatavad neid ametisse määranud liikmesriigile igal aastal oma plaanidest kanalisammu 8,33 kHz võimelist raadioseadet mitteomavatele riiklikele õhusõidukitele teenuse osutamise kohta, võttes arvesse lõikes 13 osutatud protseduuridega seotud mahupiirangud.

Artikkel 10

Ohutusnõuded

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et enne mis tahes muudatuste tegemist kasutusel olevates süsteemides, mis on osutatud artikli 2 lõikes 1, või enne uute süsteemide kasutuselevõtmist viivad asjaomased osalised läbi ohutushinnangu, mis hõlmab ohutustegurite kindlaksmääramist, riskide hindamist ja nende vähendamist. Ohutustaseme hindamisel käsitatakse III lisas sätestatud ohutusnõudeid miinimumnõuetena.

Artikkel 11

Koostisosade vastavus ja kasutuskõlblikkus

1. Enne määruse (EÜ) nr 552/2004 artiklis 5 osutatud EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni väljaandmist hindavad käesoleva määruse artikli 2 lõikes 1 osutatud süsteemide koostisosade tootjad nende koostisosade vastavust või kasutuskõlblikkust vastavalt käesoleva määruse IV lisa A osas sätestatud nõuetele.

2. Koostisosade puhul käsitatakse EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonina Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 ([1]) kohaselt välja antud sertifikaati, kui see sisaldab tõendeid käesolevas määruses sätestatud koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele vastavuse kohta.

Artikkel 12

Süsteemide vastavustõendamine

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes saavad tõendada või on tõendanud oma riiklikule järelevalveasutusele, et nad täidavad V lisas sätestatud tingimusi, hindavad artikli 2 lõikes 1 osutatud süsteemide vastavust IV lisa C osas sätestatud nõuetele.

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

▼B

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes ei suuda tõendada, et nad täidavad V lisas sätestatud tingimusi, sõlmivad allhankelepingu teavitatud asutusega artikli 2 lõikes 1 osutatud süsteemide vastavuse tõendamiseks. Vastavustõendamine teostatakse IV lisa D osas sätestatud nõuete kohaselt.

3. Süsteemide puhul käsitatakse EÜ vastavusdeklaratsioonina määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt välja antud sertifikaati, kui see sisaldab tõendeid käesolevas määruses sätestatud koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele vastavuse kohta.

Artikkel 13

Täiendavad nõuded

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

2. Võrgustiku haldusasutus tagab, et IFPS-iga töötav personal, kes tegeleb lendude planeerimisega on piisavalt teadlik käesolevas määruses sätestatud nõuetest ning et nad on läbinud oma tööülesannete täitmiseks vajaliku koolituse.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad teevad järgmist:

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

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

c) tagavad, et töömeetodid ja -kord on kooskõlas käesoleva määrusega.

4. Võrgustiku haldusasutus tagab, et keskse lennuplaanide töötlemise ja levitamise teenistus teeb järgmist:

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 dokumendihalduse nõuetele;

c) tagab, et töömeetodid ja -kord vastavad käesolevale määrusele.

5. Õhusõidukite käitajad võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et raadioseadmeid käitavad töötajad on täielikult teadlikud käesolevast määrusest, et nad on läbinud asjaomaste seadmete kasutamiseks vajaliku koolituse ja et juhised seadmete kasutamise kohta on õhusõiduki kabiinis võimaluse korral kättesaadavad.

▼B

6. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada käesoleva määruse järgimine, sealhulgas asjakohase teabe avaldamine riiklikes aeronavigatsioonilise teabe kogumikes.

Artikkel 14

Erandid

1. Komisjoni määruse (EÜ) nr 730/2006 ([1]) artikli 4 esimese lõigu raames võivad liikmesriigid lubada ajutisi erandeid käesoleva määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud nõudest õhusõidukile paigutatud asjakohaste raadioseadmete olemasolu kohta visuaallennureeglite järgi toimuvate lendude puhul.

2. Liikmesriigid võivad võtta kohalikke meetmed, millega lubatakse erandeid artikli 4 lõikest 5, artikli 5 lõikest 4 ja artikli 6 lõikest 10 olukordades, mille mõju võrgustikule on piiratud.

3. Liikmesriigid, kes võtavad lõikes 2 osutatud kohalikke meetmeid, esitavad komisjonile üksikasjaliku teabe, milles põhjendatakse vajadust erandite lubamise kohta hiljemalt üks aasta enne artikli 4 lõikes 5, artikli 5 lõikes 4 ja artikli 6 lõikes 10 kindlaksmääratud tähtaega.

4. Komisjon võib kuus kuud pärast liikmesriikide kolmanda lõike kohaselt esitatud üksikasjaliku teabe kättesaamist ning pärast võrgustiku haldusasutusega konsulteerimist vaadata läbi teise lõike kohaselt lubatud erandid, mille mõju juhtimisvõrgule ei ole piiratud.

Artikkel 15

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 1265/2007 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 16

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

([1]) ELT L 128, 16.5.2006, lk 3.

▼B

I LISA

Artiklites 5 ja 6 osutatud liikmesriigid

Artikli 5 lõikes 2, artikli 6 lõikes 3, artikli 6 lõikes 5 ja artikli 6 lõikes 8 osutatud liikmesriigid on järgmised:

— Saksamaa,

— Iirimaa,

— Prantsusmaa,

— Itaalia,

— Luksemburg,

— Ungari,

— Madalmaad,

— Austria,

— Ühendkuningriik.

▼B

II LISA

▼M2

Artiklites 4 ja 8 osutatud ICAO sätted

1. Chicago konventsiooni 10. lisa, III köite 2. osa (teine väljaanne, juuli 2007, sisaldab muudatust nr 90) 2. peatüki „Aeronautical Mobile Service“, punktid 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics“ ja 2.2 „System characteristics of the ground installation“.

2. Chicago konventsiooni 10. lisa, III köite 2. osa (teine väljaanne, juuli 2007, sisaldab muudatust nr 90) 2. peatüki „Aeronautical Mobile Service“, punktid 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics“, 2.3.1 „Transmitting function“ ja 2.3.2 „Receiving function“, välja arvatud alapunkt 2.3.2.8 „VDL – Interference Immunity Performance“.

▼M3

3. ICAO PANS-ATM dokumendi 4444 (16. väljaanne – 2016, sisaldab muudatust nr 7A) punkt 12.3.1.5 „8,33 kHz channel spacing“.

▼B

III LISA

Artiklis 10 osutatud nõuded, mida tuleb arvestada ohutustaseme hindamisel

1. Ohutustaseme hindamisel tuleb arvesse võtta artikli 4 lõigetes 6–8 ja artikli 7 lõigetes 1 ja 2 sätestatud koostalitlusvõime- ja toimivusnõudeid.

2. Ohutustaseme hindamisel tuleb arvesse võtta artiklis 8 seotud protseduuride kohta sätestatud nõudeid.

3. Ohutustaseme hindamisel tuleb arvesse võtta artikli 9 lõigetes 13 ja 14 riiklike õhusõidukite suhtes kohaldatavat korda.

4. Ohutustaseme hindamisel tuleb arvesse võtta artikli 13 lõigetes 1, 2, 5 ja 6 sätestatud nõudeid, mis toetavad nõuetele vastavuse tingimusi.

5. Liikmesriigid peavad tagama, et määratud sageduste üleminekul kanalisammule 8,33 kHz rakendatakse sobiva pikkusega katseaega, mille jooksul tehakse enne keskregistris registreerimist kindlaks uue määratud sageduse ohutu toimimine.

6. Liikmesriigid peavad tagama, et kanalisammule 8,33 kHz üleminekul järgitakse Euroopa sageduste haldamise käsiraamatu (ICAO Euroopa dokument 011) II osas „VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria” kirjeldatud ICAO sagedusplaneerimise kriteeriume.

7. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad tagama, et nad avaldavad selliste õhusõidukite juhtimisprotseduurid, millele ei ole paigaldatud kanalisammu 8,33 kHz ja mida käitatakse õhuruumis, kus nõutakse kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadme olemasolu, ning et kõnealuseid protseduure kohaldatakse vastavalt vajadusele.

8. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad ja/või lennujaama käitajad peavad tagama, et nad avaldavad selliste õhusõidukite juhtimisprotseduurid, millele ei ole paigaldatud kanalisammu 8,33 kHz võimelisi seadmeid ja mida teenindatakse sellistes lennujaama piirkondades, kus kasutatakse kanalisammu 8,33 kHz, ning et kõnealuseid protseduure kohaldatakse vastavalt vajadusele.

9. Liikmesriigid, kes lähevad oma õhuruumi mis tahes osas üle kanalisammule 8,33 kHz, peavad tegema järgmist:

   a) tagama, et kõnealust õhuruumi kasutavate õhusõidukite käitajaid teavitatakse sellest, et asjaomastele õhusõidukitele peab olema paigaldatud kanalisammu 8,33 kHz võimeline raadioseade;

   b) tagama, et sellised lennumeeskonna liikmed, kes artikli 2 lõike 5 kohaselt kasutavad kanalisammu 25 kHz jaoks ette nähtud raadioseadet õhuruumis, kus nõutakse kanalisammu 8,33 kHz võimelise raadioseadme olemasolu, läbivad nõuetekohase koolituse;

   c) hindama enne üleminekut kohalikku ohutustaset ja võtma arvesse kogu liiklusvoogu, mis asjaomast õhuruumi prognooside kohaselt peaks läbima, ning võimalikke probleeme, mis tulenevad kõnesidesüsteemi kasutamisest kogu ümbritsevas õhuruumis.

▼B

IV LISA

A OSA

Artikli 11 kohase koostisosade vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamise nõuded

1. Vastavustõendamise toimingud näitavad koostisosade vastavust käesoleva määruse toimivusnõuetele või nende kasutuskõlblikkust ajal, kui need töötavad katsekeskkonnas.

2. B osas kirjeldatud mooduli tootjapoolset rakendamist loetakse koostisosade vastavuse tagamisel ja kinnitamisel asjakohaseks vastavustõendamismenetluseks. Samaväärsed ja rangemad menetlused on samuti lubatud.

B OSA

Tootmise sisekontrolli moodul

1. Selles moodulis kirjeldatakse menetlust, mille käigus tootja või tema ELis asutatud volitatud esindaja, kes täidab punktis 2 sätestatud kohustusi, tagab ja kinnitab, et asjaomased koostisosad vastavad käesoleva määruse nõuetele. Tootja või tema ELis asutatud volitatud esindaja peab koostama kirjaliku deklaratsiooni vastavuse või kasutuskõlblikkuse kohta vastavalt määruse (EÜ) nr 552/2004 III lisa punktile 3.

2. Tootja peab koostama punktis 4 kirjeldatud tehnilised dokumendid. Tootja või tema ELis asutatud volitatud esindaja säilitab kõnealuseid dokumente asjakohaste riiklike järelevalveasutuste kontrolli jaoks ja selliste aeronavigatsiooniteenuse osutajate jaoks, kes neid koostisosi oma süsteemidesse integreerivad, vähemalt kümme aastat alates viimaste koostisosade valmistamisest. Tootja või tema ELis asutatud volitatud esindaja teavitavad liikmesriike sellest, kus ja kuidas on kõnealune tehniline dokumentatsioon kättesaadav.

3. Kui tootja ei ole ELis asutatud, määrab ta isiku(d), kes viib/viivad koostisosad ELi turule. Nimetatud isik(ud) teavitab/teavitavad liikmesriike sellest, kus ja kuidas on tehniline dokumentatsioon kättesaadav.

4. Tehniline dokumentatsioon peab tõendama koostisosade vastavust käesoleva määruse nõuetele. Dokumentatsioon peab hõlmama koostisosade konstruktsiooni, tootmist ja toimimist niivõrd, kuivõrd see on hindamiseks vajalik.

5. Tootja või tema volitatud esindaja peab säilitama vastavuse või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni koopia ja tehnilise dokumentatsiooni.

C OSA

Artikli 12 lõike 1 kohase süsteemide vastavustõendamise nõuded

1. Artikli 2 lõike 1 kohane süsteemide vastavuse tõendamine näitab nende süsteemide vastavust käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele süsteemide käitamisega sarnases hindamiskeskkonnas. Eelkõige tuleb silmas pidada järgmist:

— sidesüsteemide vastavuse tõendamine näitab, et kanalisammu 8,33 kHz kasutatakse kõnesides kooskõlas artikliga 4 ja et kanalisammuga 8,33 kHz kõnesidesüsteemid toimivad kooskõlas artikli 4 lõikega 7;

▼B

— lennuandmete töötlemise süsteemide vastavuse tõendamine näitab, et artikli 7 lõikes 2 kirjeldatud funktsionaalsust rakendatakse vastavalt nõuetele.

2. Artikli 2 lõike 1 kohane süsteemide vastavuse tõendamine tehakse kooskõlas asjakohaste ja tunnustatud testimismeetoditega.

3. Artikli 2 lõike 1 kohasel süsteemide vastavuse tõendamisel kasutatavatel testimisvahenditel peavad olema asjakohased funktsioonid.

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

— rakendamise kirjeldus,

— kontrollide ja testide aruanne enne süsteemi kasutuselevõtmist.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja juhib vastavustõendamist ja teeb eelkõige järgmist:

— määrab kindlaks sobiva operatsioonilise ja tehnilise katsekeskkonna, mis sarnaneb käitamiskeskkonnale;

— kontrollib, et testide kavas kirjeldataks artikli 2 lõikes 1 osutatud süsteemide integreerimist operatsioonilisse ja tehnilisse katsekeskkonda;

— kontrollib, et testide kava hõlmaks täielikult käesolevas määruses sätestatud koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõudeid;

— tagab tehnilise dokumentatsiooni ning testide kava järjepidevuse ja kvaliteedi;

— kavandab testimise korralduse, töötajad, seadmed ja testimissüsteemi konfiguratsiooni;

— korraldab kontrollid ja testid kooskõlas testide kavaga;

— koostab aruande kontrollide ja testide tulemuste kohta.

6. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja tagab, et toimivas katsekeskkonnas käitatud, artikli 2 lõikes 1 kirjeldatud süsteemid vastavad käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele.

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

D OSA

Artikli 12 lõike 2 kohase süsteemide vastavustõendamise nõuded

1. Artikli 2 lõike 1 kohase süsteemide vastavustõendamisega näidatakse nende süsteemide vastavust käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele süsteemide käitamisega sarnases keskkonnas. Eelkõige tuleb silmas pidada järgmist:

— sidesüsteemide vastavuse tõendamine peab näitama, et kanalisamm 8,33 kHz on kõnesides kasutusel vastavalt artiklile 4 ja et kanalisammuga 8,33 kHz kõnesidesüsteemide toimimine on kooskõlas artikli 4 lõikega 7;

▼B

— lennuandmete töötlemise süsteemide vastavuse tõendamine peab näitama, et artikli 7 lõikes 2 kirjeldatud funktsionaalsust rakendatakse vastavalt nõuetele.

2. Artikli 2 lõike 1 kohane süsteemide vastavuse tõendamine tehakse kooskõlas asjakohaste ja tunnustatud testimismeetoditega.

3. Artikli 2 lõike 1 kohasel süsteemide vastavuse tõendamisel kasutatavatel testimisvahenditel peavad olema asjakohased funktsioonid.

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

— rakendamise kirjeldus,

— kontrollide ja testide aruanne enne süsteemi kasutuselevõtmist.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja määrab kindlaks sobiva operatsioonilise ja tehnilise katsekeskkonna, mis sarnaneb käitamiskeskkonnale, ning laseb teavitatud asutusel teha vastavustõendamise.

6. Vastavustõendamist juhib teavitatud asutus, kes teeb eelkõige järgmist:

— kontrollib, et testide kavas kirjeldatakse artikli 2 lõikes 1 osutatud süsteemide integreerimist operatsioonilisse ja tehnilisse katsekeskkonda;

— kontrollib, et testide kava hõlmaks täielikult käesolevas määruses sätestatud koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõudeid;

— tagab tehnilise dokumentatsiooni ning testide kava järjepidevuse ja kvaliteedi;

— kavandab testimise korralduse, töötajad, seadmed ja testimissüsteemi konfiguratsiooni;

— korraldab kontrollid ja testid kooskõlas testide kavaga;

— koostab aruande kontrollide ja testide tulemuste kohta.

7. Teavitatud asutus tagab, et toimivas katsekeskkonnas käitatud, artikli 2 lõikes 1 kirjeldatud süsteemid vastavad käesoleva määruse koostalitlusvõime-, toimivus- ja ohutusnõuetele.

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

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

▼B

V LISA

Artiklis 12 osutatud tingimused

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajal peavad olema oma organisatsioonisisesed aruandemeetodid, millega tagatakse ja kinnitatakse vastavustõendamise erapooletust ja hindamise sõltumatust.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud töötajad teevad kontrollimisi maksimaalse võimaliku professionaalse usaldusväärsusega ja maksimaalse võimaliku tehnilise pädevusega ning on vabad igasugusest nende otsustusvõimet või nende kontrollitulemusi mõjutada võivast survest ja kõikidest stiimulitest, eriti rahalistest stiimulitest, mida pakuvad eelkõige sellised isikud või isikute rühmad, keda kontrollimiste tulemused mõjutavad.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud töötajatel on juurdepääs varustusele, mis võimaldab neil nõutavaid kontrolle nõuetekohaselt teha.

4. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavushindamisse kaasatud töötajatel on usaldusväärne tehniline ja kutseväljaõpe, rahuldavad teadmised tehtavate vastavushindamiste nõuete kohta, selliste tegevuste jaoks piisavad kogemused ning nõuetekohane oskus koostada deklaratsioone, dokumente ja aruandeid vastavushindamiste läbiviimise kohta.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavushindamisse kaasatud töötajad on võimelised oma kontrollimisi erapooletult tegema. Nende töötasu ei tohi sõltuda tehtud kontrollide arvust ega tulemustest.