Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentoinnin apuväline eikä sillä ole oikeudellista vaikutusta. Unionin toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä. Säädösten todistusvoimaiset versiot on johdanto-osineen julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja ne ovat saatavana EUR-Lexissä. Näihin virallisiin teksteihin pääsee suoraan tästä asiakirjasta siihen upotettujen linkkien kautta.

►B

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 1079/2012,

annettu 16 päivänä marraskuuta 2012,

puheviestinnässä käytettäviä kanavavälejä koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 320, 17.11.2012, s. 14)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►M1	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 657/2013, annettu 10 päivänä heinäkuuta 2013	L 190	37	11.7.2013
►M2	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/2345, annettu 14 päivänä joulukuuta 2016	L 348	11	21.12.2016

▼B

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 1079/2012,

annettu 16 päivänä marraskuuta 2012,

puheviestinnässä käytettäviä kanavavälejä koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1 artikla

Kohde

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

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan radioihin, jotka toimivat ilmailuradioliikenteen käyttökaistalla 117,975–137 MHz, jäljempänä ’VHF-kaista’, mukaan lukien järjestelmät, niiden rakenneosat ja asiaan liittyvät menettelyt.

2. Tätä asetusta sovelletaan yleiselle ilmaliikenteelle palveluja tarjoavien lennonjohtoyksiköiden käyttämiin lentotietojen käsittelyjärjestelmiin, niiden rakenneosiin ja asiaan liittyviin menettelyihin.

3. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin lentoihin, jotka suoritetaan yleisenä ilmaliikenteenä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) EUR-alueen ilmatilassa, jossa jäsenvaltiot vastaavat ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 ([1]) mukaisesti.

4. Muuttamista koskevia vaatimuksia ei sovelleta taajuuksien käyttöoikeuksiin,

a) jotka perustuvat edelleen 25 kHz:n kanavaväleihin seuraavilla taajuuksilla:

   i) hätätaajuus (121,5 MHz),

   ii) etsintä- ja pelastustoiminnassa käytettävä lisätaajuus (123,1 MHz),

   iii) VHF-digitaaliyhteyden (VDL) taajuudet (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz ja 136,975 MHz),

   iv) ilma-alusten viestintä- ja raportointijärjestelmän (ACARS) taajuudet (131,525 MHz, 131,725 MHz ja 131,825 MHz);

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10.

▼B

b) joissa käytetään kantoaallonsiirrosmenetelmää 25 kHz:n kanavavälillä.

5. Valmiutta käyttää 8,33 kHz:n kanavaväliä ei edellytetä radioilta, joita on tarkoitus käyttää ainoastaan yhden tai useamman sellaisen taajuuksien käyttöoikeuden perusteella, jossa edellytetään edelleen 25 kHz:n kanavavälejä.

3 artikla

Määritelmät

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

1) ’kanavalla’ puheyhteyslaitteiden virityksen yhteydessä käytettävää tunnistenumeroa, joka mahdollistaa käytetyn radiotaajuuden ja siihen liittyvien kanavavälien yksilöivän tunnistamisen;

2) ’8,33 kHz:n kanavaväleillä’ kanavavälierottelua, jossa kanavien nimellisten keskitaajuuksien välinen etäisyys on 8,33 kHz;

3) ’radiolla’ mitä tahansa asennettua, kannettavaa tai kädessä pidettävää laitetta, joka on suunniteltu lähettämään ja/tai vastaanottamaan lähetyksiä VHF-kaistalla;

4) ’keskusrekisterillä’ tarkoitetaan rekisteriä, johon kansalliset taajuushallinnoijat merkitsevät tarvittavat operatiiviset, tekniset ja hallinnolliset tiedot kaikista taajuuksien käyttöoikeuksista asetuksen (EU) N:o 677/2011 mukaisesti;

5) ’8,33 kHz:iin muuttamisella’ keskusrekisteriin merkityn 25 kHz:n kanavaväliin perustuvan taajuuksien käyttöoikeuden korvaamista 8,33 kHz:n kanavaväliin perustuvalla taajuuksien käyttöoikeudella;

6) ’taajuuksien käyttöoikeudella’ jäsenvaltion antamaa valtuutusta käyttää radiotaajuutta tai radiotaajuuskanavaa tietyin edellytyksin radiolaitteiden toimintaan;

7) ’lentotoiminnan harjoittajalla’ henkilöä, organisaatiota tai yritystä, joka harjoittaa tai tarjoutuu harjoittamaan ilma-aluksilla lentotoimintaa;

8) ’näkölentosääntöjen mukaisilla lennoilla’ kaikkia lentoja, jotka suoritetaan kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, liitteessä 2 määriteltyjen näkölentosääntöjen mukaisesti;

9) ’valtion ilma-aluksella’ sotilas-, tulli- tai poliisikäytössä olevaa ilma-alusta;

▼B

10) ’kantoaallonsiirrosmenetelmän käytöllä’ tapausta, jossa määrättyä operatiivista kuuluvuusaluetta ei voida varmistaa yhdellä maassa sijaitsevalla lähettimellä ja jossa häiriöiden minimoimiseksi kahdesta tai useammasta maassa olevasta lähettimestä lähetettävät signaalit siirretään sivuun kanavan nimelliseltä keskitaajuudelta;

11) ’ilma-aluksen radiolaitteilla’ yhtä tai useampaa ilma-aluksessa sijaitsevaa radiota, jota käyttää valtuutettu ohjaamomiehistön jäsen lennon aikana;

12) ’radiolaitteiden uusimisella’ radion korvaamista eri mallisella tai eri osanumeroisella radiolla;

13) ’määrätyllä operatiivisella kuuluvuusalueella’ ilmatilaa, jossa tiettyä palvelua tarjotaan ja jossa palvelun taajuus on suojattu;

14) ’lennonjohtoyksiköllä’ aluelennonjohtokeskusta, lähestymislennonjohtoyksikköä tai lähilennonjohtoa;

15) ’työpisteellä’ kalustusta ja teknistä laitteistoa, joilla ilmaliikennepalveluja tarjoavaan henkilöstöön kuuluva työntekijä suorittaa operatiiviseen vastuualueeseensa liittyviä tehtäviä;

16) ’radiopuhelinliikenteellä’ radioviestinnän muotoa, joka on pääasiassa tarkoitettu informaation vaihtoon puheen muodossa;

17) ’yhteistoimintasopimuksella’ kahden vierekkäisen ilmaliikennepalveluyksikön välistä sopimusta, jossa määritellään, miten niiden ilmaliikennepalveluvelvollisuudet sovitetaan yhteen;

18) ’integroidulla alustavien lentosuunnitelmien käsittelyjärjestelmällä’, jäljempänä ’IFPS-järjestelmä’, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkkoon kuuluvaa järjestelmää, jonka välityksellä tarjotaan keskitettyä lentosuunnitelmien käsittely- ja jakelupalvelua lentosuunnitelmien vastaanottamiseksi, hyväksymiseksi ja jakamiseksi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvassa ilmatilassa;

19) ’kuljetuskonetyyppisellä valtion ilma-aluksella’ kiinteäsiipistä valtion ilma-alusta, joka on suunniteltu henkilöiden ja/tai tavaran kuljetukseen;

20) ’lentoaseman pitäjällä’ neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 95/93 ([1]) määriteltyä lentoaseman hallintoelintä;

21) ’operatiivisella valvontaviestinnällä’ lentotoiminnan harjoittajien suorittamaa viestintää, jolla on vaikutusta myös lentoliikenteen turvallisuuteen, säännöllisyyteen ja lentojen tehokkuuteen.

([1]) EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1.

▼B

4 artikla

Radiolaitteiden yhteentoimivuutta ja suorituskykyä koskevat vaatimukset

1. VHF-kaistalla toimimaan tarkoitettujen radioiden valmistajien tai näiden unioniin sijoittautuneiden valtuutettujen edustajien on varmistettava, että 17 päivästä marraskuuta 2013 alkaen kaikissa markkinoille saatetuissa radioissa on 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmius.

2. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, lentotoiminnan harjoittajien ja radioiden muiden käyttäjien ja omistajien on varmistettava, että kaikissa 17 päivästä marraskuuta 2013 alkaen käyttöön otetuissa radiolaitteissa on 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmius.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ilma-aluksiin, joille myönnetään yksittäinen lentokelpoisuustodistus tai yksittäinen lentolupa ensimmäistä kertaa unionissa 17 päivästä marraskuuta 2013 alkaen ja joita radiolaitevaatimus koskee, on asennettu radiot, joissa on 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmius.

4. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, lentotoiminnan harjoittajien ja radioiden muiden käyttäjien ja omistajien on varmistettava, että 17 päivästä marraskuuta 2013 alkaen niiden radioihin tulee 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmius aina kun radiolaitteita uusitaan.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lennonvarmistuspalvelun tarjoajien käyttämiä maassa sijaitsevia radioita lukuun ottamatta kaikissa radioissa on 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmius viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017.

6. Edellä 1–5 kohdassa tarkoitetut laitteet on 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmiuden lisäksi voitava virittää 25 kHz:n kanavavälin käyttöön.

7. Maassa sijaitsevien, 8,33 kHz:n kanavaväleillä toimivien radioiden käyttäjien tai omistajien on varmistettava, että kyseisten radioiden ja lähetin-vastaanotinyhdistelmän maassa sijaitsevan rakenneosan suorituskyky on liitteessä II olevassa 1 kohdassa täsmennettyjen ICAOn standardien mukainen.

8. Ilma-aluksessa sijaitsevien 8,33 kHz:n kanavaväliä käyttävien radiolaitteiden käyttäjien tai omistajien on varmistettava, että näiden radioiden suorituskyky on liitteessä II olevassa 2 kohdassa täsmennettyjen ICAOn standardien mukainen.

5 artikla

Lentotoiminnan harjoittajien velvoitteet

1. Lentotoiminnan harjoittaja ei saa liikennöidä ilma-alusta lentopinnan 195 yläpuolella, ellei kyseisen ilma-aluksen radiolaitteissa ole 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmiutta.

▼B

2. Lentotoiminnan harjoittaja ei saa 1 päivästä tammikuuta 2014 liikennöidä ilma-alusta mittarilentosääntöjen mukaisesti liitteessä I lueteltujen jäsenvaltioiden ilmatilaluokissa A, B eikä C, ellei kyseisen ilma-aluksen radiolaitteissa ole 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmiutta.

3. Edellä 2 kohdassa yksilöityjen 8,33 kHz:n kanavälin radiolaitteiden varusteluvaatimusten osalta lentotoiminnan harjoittaja ei saa liikennöidä ilma-alusta näkölentosääntöjen mukaisesti 8,33 kHz:n kanavaväleillä toimivilla alueilla, ellei ilma-aluksen radiolaitteissa ole 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmiutta.

4. Sanotun rajoittamatta 2 artiklan 5 kohdan soveltamista lentotoiminnan harjoittaja ei saa 1 päivästä tammikuuta 2018 liikennöidä ilma-alusta ilmatilassa, jossa ilma-alukset on varustettava radiolaitteilla, ellei kyseisen ilma-aluksen radiolaitteissa ole 8,33 kHz:n kanavavälin käyttövalmiutta.

6 artikla

8,33 kHz:lle muuttamista koskevat vaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikki puheliikenteen taajuuksien käyttöoikeudet muutetaan 8,33 kHz:n kanavavälien mukaisiksi sektoreilla, joiden alin korkeus on lentopinnalla 195 tai sen yläpuolella.

2. Jos poikkeuksellisissa olosuhteissa 1 kohtaa ei voida noudattaa, jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän syyt komissiolle.

▼M1

3. Liitteessä I lueteltujen jäsenvaltioiden on toteutettava viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2014 vähintään se määrä uusia 8,33 kHz:n kanavaväleille muuttamisia, joka vastaa 25:ttä prosenttia kaikista 25 kHz:n kanavavälejä käyttävistä keskusrekisterin taajuuksien käyttöoikeuksista, jotka on myönnetty aluelennonjohtokeskuksille jäsenvaltiossa. Tällaisia muuttamisia ei ole rajattu aluelennonjohtokeskusten taajuuksien käyttöoikeuksiin, eikä niihin saa sisältyä operatiivisen valvontaviestinnän taajuuksien käyttöoikeuksia.

▼B

4. Edellä 3 kohdassa yksilöityjen 25 kHz:n kanavaväliä käyttävien valtion aluelennonjohtokeskusten taajuuksien käyttöoikeuksien kokonaismäärässä ei oteta huomioon:

a) taajuuksien käyttöoikeuksia, joissa hyödynnetään 25 kHz:n kantoaallonsiirrosmenetelmän käyttöä;

b) taajuuksien käyttöoikeuksia, joissa edellytetään edelleen 25 kHz:n kanavavälejä turvallisuusvaatimusten vuoksi;

c) 25 kHz:n kanavavälejä edellyttäviä taajuuksien käyttöoikeuksia, joita käytetään valtion ilma-alusten tarpeisiin.

5. Liitteessä I lueteltujen jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2013 niiden muuttamisten määrä, jotka voidaan toteuttaa 3 kohdan mukaisesti.

▼B

6. Jos jäsenvaltio ei voi saavuttaa 3 ja 4 kohdassa tarkoitettua 25 prosentin tavoitetta, sen on toimitettava komissiolle tekemässään ilmoituksessa perustelut sille, miksi 25 prosentin tavoitetta ei ole saavutettu, ja ehdotettava vaihtoehtoista päivämäärää, johon mennessä kyseiset muuttamiset toteutetaan.

7. Komissiolle toimitettavassa ilmoituksessa on myös yksilöitävä taajuuksien käyttöoikeudet, joiden osalta muuttaminen ei ole mahdollista, ja perustelut tälle.

8. Liitteessä I lueteltujen jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 päivästä tammikuuta 2015 kaikki keskusrekisterin operatiivisen valvontaviestinnän taajuuksien käyttöoikeudet ovat 8,33 kHz:n kanavavälejä edellyttäviä.

9. Jos 8 kohdan noudattamista ei voida teknisistä syistä varmistaa, jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2014 ne operatiivisen valvontaviestinnän taajuuksien käyttöoikeudet, joita ei muuteta, ja esitettävä perustelut sille, miksi muuttamista ei toteuteta.

10. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2018 kaikki taajuuksien käyttöoikeudet on muutettu 8,33 kanavavälejä edellyttäviksi, lukuun ottamatta:

a) taajuuksien käyttöoikeuksia, joissa edellytetään edelleen 25 kHz:n kanavavälejä turvallisuusvaatimusten vuoksi;

b) 25 kHz:n kanavavälejä edellyttäviä taajuuksien käyttöoikeuksia, joita käytetään valtion ilma-alusten tarpeisiin.

7 artikla

Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien velvoitteet

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

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

a) tieto lennon valmiudesta käyttää 8,33 kHz:n kanavavälejä on välitettävä lennonjohtoyksiköiden välillä;

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

▼B

b) tieto lennon valmiudesta käyttää 8,33 kHz:n kanavavälejä on esitettävä asianomaisessa työpisteessä;

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

8 artikla

Asiaan liittyvät menettelyt

1. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, lentotoiminnan harjoittajien ja radioiden muiden käyttäjien on varmistettava, että radiopuhelinliikenteessä lähettävän kanavan tunnistamiseen käytetään numerotunnisteen kaikkia kuutta numeroa, paitsi jos sekä kuudes että viides numero ovat nollia, jolloin käytetään ainoastaan neljää ensimmäistä numeroa.

2. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, lentotoiminnan harjoittajien ja muiden radioiden käyttäjien on varmistettava, että niiden ilma-aluksen ja maa-aseman väliset puheviestintämenettelyt ovat liitteessä II olevassa 3 kohdassa eriteltyjen ICAOn määräysten mukaiset.

3. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on varmistettava, että menettelyt, joita sovelletaan 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla varustettuihin ilma-aluksiin ja ilma-aluksiin, joita ei ole varustettu tällaisilla laitteilla, eritellään ilmaliikennepalveluyksiköiden välisissä yhteistoimintasopimuksissa.

4. Kaikkien lentotoiminnan harjoittajien ja niiden lukuun toimivien edustajien on varmistettava, että 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla varustetun ilma-aluksen lentosuunnitelman kohtaan 10 merkitään kirjain Y.

5. Lentotoiminnan harjoittajien ja niiden lukuun toimivien edustajien on varmistettava, että suunniteltaessa liikennöintiä 8,33 kHz:n kanavavälin radioita edellyttävässä ilmatilassa ilma-aluksella, jota ei ole varustettu tällaisilla laitteilla mutta jolle on myönnetty poikkeus pakollisista radiolaitteista, lentosuunnitelmaan tehdään tästä asianmukainen merkintä.

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

7. Verkon hallinnoijan on varmistettava, että IFPS-järjestelmä käsittelee ja jakaa lentosuunnitelmissa saadut 8,33 kHz:n kanavavälivalmiutta koskevat tiedot.

9 artikla

Valtion ilma-aluksia koskevat järjestelyt

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentopinnan 195 yläpuolella liikennöivät kuljetuskonetyyppiset valtion ilma-alukset on varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla.

▼B

2. Jos 1 kohdan noudattaminen estyy hankintoihin liittyvien rajoitusten vuoksi, jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentopinnan 195 yläpuolella liikennöivät kuljetuskonetyyppiset valtion ilma-alukset on varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentopinnan 195 yläpuolella liikennöivät muut kuin kuljetuskonetyyppiset valtion ilma-alukset on varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla.

4. Jäsenvaltiot voivat sallia 3 kohdan noudattamatta jättämisen

a) pakottavien teknisten tai taloudellisten rajoitusten vuoksi;

b) hankintoihin liittyvien rajoitusten vuoksi.

5. Jos 3 kohdan noudattaminen estyy hankintoihin liittyvien rajoitusten vuoksi, jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentopinnan 195 yläpuolella liikennöivät muut kuin kuljetuskonetyyppiset valtion ilma-alukset on varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 päivästä tammikuuta 2014 käyttöön otettavat uudet valtion ilma-alukset on varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 päivästä tammikuuta 2014 aina kun valtion ilma-aluksiin asennettuja radioita uusitaan, uusissa radioissa on 8,33 kHz:n kanavavälivalmius.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikki valtion ilma-alukset varustetaan 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2018.

9. Rajoittamatta valtion ilma-aluksia koskevien tietojen kansallisia ilmoitusmenettelyjä jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2018 luettelo valtion ilma-aluksista, joita ei voida varustaa 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla 8 kohdan mukaisesti

a) pakottavien teknisten tai taloudellisten rajoitusten vuoksi;

b) hankintoihin liittyvien rajoitusten vuoksi.

10. Jos 8 kohdan noudattaminen estyy hankintoihin liittyvien rajoitusten vuoksi, jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2018 myös päivämäärä, johon mennessä kyseiset ilma-alukset varustetaan 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla. Kyseinen päivämäärä ei saa olla myöhäisempi kuin 31 päivä joulukuuta 2020.

11. Edellä 8 kohtaa ei sovelleta valtion ilma-aluksiin, jotka poistetaan käytöstä 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä.

▼B

12. Ilmaliikennepalvelun tarjoajien on varmistettava, että ne voivat tarjota palvelua valtion ilma-aluksille, joita ei ole varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla, edellyttäen että niitä voidaan käsitellä turvallisesti ilmaliikenteen hallintajärjestelmän kapasiteetin rajoissa UHF-taajuuksia tai 25 kHz:n kanavavälejä edellyttävien käyttöoikeuksien mukaisesti.

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

14. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on toimitettava vuosittain sille jäsenvaltiolle, joka ne on nimennyt, 13 kohdassa tarkoitettuihin menettelyihin liittyvät kapasiteettirajoitukset huomioon ottaen laatimansa suunnitelmat sellaisten valtion ilma-alusten käsittelyä varten, joita ei ole varustettu 8,33 kHz:n kanavavälin radioilla.

10 artikla

Turvallisuusvaatimukset

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että kaikkia 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen nykyisten järjestelmien muutoksia tai uusien järjestelmien käyttöönottoa edeltää niiden osapuolten, joita asia koskee, toteuttama turvallisuusarviointi, johon sisältyy vaaratekijöiden tunnistaminen, riskinarviointi ja riskien vähentäminen. Tätä turvallisuusarviointia tehtäessä on otettava huomioon vähintään liitteessä III määritellyt turvallisuusvaatimukset.

11 artikla

Rakenneosien vaatimustenmukaisuus tai käyttöönsoveltuvuus

1. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien rakenneosien valmistajien on ennen asetuksen (EY) N:o 552/2004 5 artiklassa tarkoitetun EY-vaatimustenmukaisuus- tai -käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen laatimista arvioitava kyseisten rakenneosien vaatimustenmukaisuus tai käyttöönsoveltuvuus noudattaen tämän asetuksen liitteessä IV olevassa A osassa määriteltyjä vaatimuksia.

2. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 ([1]) mukaisesti laadittua, rakenneosia koskevaa todistusta on pidettävä EY-vaatimustenmukaisuus- tai -käyttöönsoveltuvuusvakuutuksena, jos siihen sisältyy tässä asetuksessa säädettyjen sovellettavien yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten noudattamisen osoittaminen.

12 artikla

Järjestelmien tarkastaminen

1. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, jotka voivat osoittaa tai ovat osoittaneet kansalliselle valvontaviranomaiselleen täyttävänsä liitteessä V vahvistetut edellytykset, on suoritettava 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien tarkastus liitteessä IV olevassa C osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

([1]) EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B

2. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, jotka eivät voi osoittaa täyttävänsä liitteessä V vahvistettuja edellytyksiä, on teetettävä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien tarkastus ilmoitetulla laitoksella. Tarkastus on suoritettava liitteessä IV olevassa D osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

3. Asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti laadittua, järjestelmiä koskevaa todistusta on pidettävä EY-tarkastusvakuutuksena, jos siihen sisältyy tässä asetuksessa säädettyjen sovellettavien yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten noudattamisen osoittaminen.

13 artikla

Lisävaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikki asiaan liittyvät osapuolet saatetaan asianmukaisella tavalla tietoisiksi tässä asetuksessa säädetyistä vaatimuksista ja että heillä on riittävä koulutus työtehtäviinsä.

2. Verkon hallinnoijan on varmistettava, että lentojen suunnitteluun osallistuva IFPS-järjestelmää käyttävä henkilöstö saatetaan asianmukaisella tavalla tietoiseksi tässä asetuksessa säädetyistä vaatimuksista ja että sillä on riittävä koulutus työtehtäviinsä.

3. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on

a) laadittava ja pidettävä yllä toimintakäsikirjat, jotka sisältävät tarvittavat ohjeet ja tiedot, joiden perusteella niiden asiaan liittyvä henkilöstö pystyy soveltamaan tätä asetusta;

b) varmistettava, että a alakohdassa tarkoitetut käsikirjat ovat saatavilla ja ajan tasalla ja että niiden päivittäminen ja jakelu toteutetaan laadunhallinnan ja asiakirjahallinnan kannalta asianmukaisesti;

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

4. Verkon hallinnoijan on varmistettava, että keskitetty lentosuunnitelmien käsittely- ja jakelukeskus

a) laatii ja pitää yllä toimintakäsikirjat, jotka sisältävät tarvittavat ohjeet ja tiedot, joiden perusteella asiaan liittyvä henkilöstö pystyy soveltamaan tätä asetusta;

b) varmistaa, että a alakohdassa tarkoitetut käsikirjat ovat saatavilla ja ajan tasalla ja että niiden päivittäminen ja jakelu toteutetaan laadunhallinnan ja asiakirjahallinnan kannalta asianmukaisesti;

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

5. Lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että radiolaitteita käyttävä henkilöstö saatetaan asianmukaisella tavalla tietoiseksi tästä asetuksesta ja on riittävästi koulutettu käyttämään näitä laitteita ja että ohjaamossa on saatavilla asiasta ohjeita, mikäli mahdollista.

▼B

6. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tätä asetusta noudatetaan ja asiaan kuuluvat tiedot julkaistaan kansallisissa ilmailukäsikirjoissa.

14 artikla

Poikkeukset

1. Jäsenvaltiot voivat komission asetuksen (EY) N:o 730/2006 ([1]) 4 artiklan ensimmäisen kohdan nojalla myöntää näkölentosääntöjen mukaisille lennoille väliaikaisia poikkeuksia tämän asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyistä ilma-alusten varusteluvaatimuksista.

2. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa paikallisia toimenpiteitä myöntääkseen poikkeuksia 4 artiklan 5 kohdan, 5 artiklan 4 kohdan ja 6 artiklan 10 kohdan säännösten noudattamisesta tapauksissa, joiden vaikutukset verkkoon ovat vähäiset.

3. Jäsenvaltioiden, jotka toteuttavat 2 kohdassa tarkoitettuja paikallisia toimenpiteitä, on toimitettava vähintään yksi vuosi ennen 4 artiklan 5 kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa ja 6 artiklan 10 kohdassa täsmennettyjä päivämääriä komissiolle yksityiskohtaiset tiedot, joilla perustellaan poikkeusten tarve.

4. Komissio voi kuuden kuukauden kuluessa jäsenvaltioiden 3 kohdan mukaisesti toimittamien yksityiskohtaisten tietojen vastaanottamisesta ja verkon hallinnoijaa kuultuaan tarkastella uudestaan 2 kohdan mukaisesti myönnettyjä poikkeuksia, jos niiden vaikutukset verkkoon eivät ole vähäiset.

15 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetus (EY) N:o 1265/2007.

16 artikla

Voimaantulo

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

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

([1]) EUVL L 128, 16.5.2006, s. 3.

▼B

LIITE I

5 ja 6 artiklassa tarkoitetut jäsenvaltiot

Asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa ja 6 artiklan 3, 5 ja 8 kohdassa tarkoitetut jäsenvaltiot ovat

— Saksa

— Irlanti

— Ranska

— Italia

— Luxemburg

— Unkari

— Alankomaat

— Itävalta

— Yhdistynyt kuningaskunta.

▼B

LIITE II

▼M2

4 ja 8 artiklassa tarkoitetut ICAOn määräykset

1. Chicagon yleissopimuksen liite 10, nide III, osa 2 (2. painos, heinäkuu 2007 – sisältää muutoksen 90), luku 2 ”Aeronautical Mobile Service”, kohta 2.1 ”Air-ground VHF communication system characteristics” ja kohta 2.2 ”System characteristics of the ground installation”.

2. Chicagon yleissopimuksen liite 10, nide III, osa 2 (2. painos, heinäkuu 2007 – sisältää muutoksen 90), luku 2 ”Aeronautical Mobile Service”, kohta 2.1 ”Air-ground VHF communication system characteristics”, kohta 2.3.1 ”Transmitting function” ja kohta 2.3.2 ”Receiving function” lukuun ottamatta alakohtaa 2.3.2.8 ”VDL – Interference Immunity Performance”.

3. ICAO PANS-ATM, Doc. 4444 (15. painos, 2007 – sisältää muutoksen 6), kohta 12.3.1.5 ”8,33 kHz channel spacing”.

▼B

LIITE III

10 artiklassa tarkoitetut, turvallisuusarvioinnissa huomioon otettavat vaatimukset

1. Turvallisuusarvioinneissa on otettava huomioon 4 artiklan 6, 7 ja 8 kohdassa sekä 7 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyt yhteentoimivuus- ja suorituskykyvaatimukset.

2. Turvallisuusarvioinneissa on otettava huomioon 8 artiklassa säädetyt asiaan liittyvät menettelyvaatimukset.

3. Turvallisuusarvioinneissa on otettava huomioon 9 artiklan 13 ja 14 kohdassa säädetyt valtion ilma-aluksia koskevat järjestelyt.

4. Turvallisuusarvioinneissa on otettava huomioon 13 artiklan 1, 2, 5 ja 6 kohdassa säädetyt vaatimustenmukaisuutta tukevat vaatimukset.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että muutettaessa taajuuksien käyttöoikeutta 8,33 kHz:n kanavavälejä edellyttäväksi uutta taajuuksien käyttöoikeutta testataan ennen keskusrekisteriin tallentamista tarkoituksenmukaisen testijakson ajan, jona toiminnan turvallisuus tarkastetaan.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että muutokset 8,33 kHz:n kanavavälien mukaiseksi toteutetaan noudattaen ICAOn taajuussuunnittelukriteerejä, jotka on kuvattu asiakirjan ICAO EUR Doc 011 ”EUR Frequency Management Manual” osassa II ”VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria”.

7. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on varmistettava, että menettelyt, jotka koskevat muiden kuin 8,33 kHz:n kanavavälivalmiudella varustettujen ilma-alusten käsittelyä 8,33 kHz:n kanavavälin radioita ilma-aluksilta edellyttävässä ilmatilassa, julkaistaan ja niitä sovelletaan asianmukaisesti.

8. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien ja/tai lentoaseman pitäjien on varmistettava, että muiden kuin 8,33 kHz:n kanavavälivalmiudella varustettujen ajoneuvojen käsittelyä 8,33 kHz:n kanavavälejä käyttävillä lentoasema-alueilla koskevat menettelyt julkaistaan ja niitä sovelletaan asianmukaisesti.

9. Jäsenvaltioiden, jotka muuttavat taajuuksien käyttöoikeuksia 8,33 kHz:n kanavavälejä edellyttäviksi missä tahansa osassa ilmatilaansa, on

   a) varmistettava, että tällaisessa ilmatilassa liikennöivien ilma-alusten käyttäjille tiedotetaan siitä, että niissä on oltava 8,33 kHz:n kanavavälin radiot;

   b) varmistettava, että ohjaamomiehistön jäsenille, jotka käyttävät 25 kHz:n kanavavälin radioita ilmatilassa, jossa ilma-aluksilta edellytetään 8,33 kHz:n kanavavälin radiot, järjestetään riittävää koulutusta 2 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

   c) suoritettava ennen muuttamista paikallinen turvallisuusarviointi, jossa otetaan huomioon kaikki liikenne, jonka odotetaan lentävän kyseisen ilmatilan läpi, ja ympäröivässä ilmatilassa käytettävästä puheviestintäjärjestelmästä aiheutuvat mahdolliset kysymykset.

▼B

LIITE IV

A OSA

11 artiklassa tarkoitetut rakenneosien vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointia koskevat vaatimukset

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

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

B OSA

Sisäinen tuotannonvalvontamoduuli

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

2. Valmistajan on laadittava 4 kohdassa kuvatut tekniset asiakirjat. Valmistajan tai sen unioniin sijoittautuneen valtuutetun edustajan on pidettävä nämä asiakirjat asianomaisten kansallisten valvontaviranomaisten saatavilla tarkastusta varten sekä niiden lennonvarmistuspalvelun tarjoajien saatavilla, jotka integroivat näitä rakenneosia omiin järjestelmiinsä, vähintään kymmenen vuoden ajan viimeisen rakenneosan valmistuspäivän jälkeen. Valmistajan tai sen unioniin sijoittautuneen valtuutetun edustajan on ilmoitettava jäsenvaltioille, missä ja millä tavoin edellä mainitut tekniset asiakirjat ovat saatavilla.

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

4. Teknisistä asiakirjoista on käytävä ilmi, että rakenneosat ovat tämän asetuksen vaatimusten mukaiset. Teknisten asiakirjojen on käsitettävä rakenneosien rakenne, valmistus ja käyttö siinä määrin kuin se on olennaista arvioinnin kannalta.

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

C OSA

12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut järjestelmien tarkastamista koskevat vaatimukset

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

   — viestintäjärjestelmien tarkastuksessa on osoitettava, että puheviestinnässä käytetään 8,33 kHz:n kanavaväliä 4 artiklan mukaisesti ja että 8,33 kHz:n kanavavälin puheyhteysjärjestelmien suorituskyky on 4 artiklan 7 kohdan mukainen,

▼B

— lentotietojen käsittelyjärjestelmien tarkastuksessa on osoitettava, että 7 artiklan 2 kohdassa kuvatut toiminnot on toteutettu asianmukaisesti.

2. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa yksilöityjen järjestelmien tarkastaminen on suoritettava asianmukaisten ja tunnustettujen testauskäytäntöjen mukaisesti.

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

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

— kuvaus toteutuksesta,

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

5. Lennonvarmistuspalvelun tarjoaja vastaa tarkastusten hallinnoinnista, ja sen tehtäviin kuuluu erityisesti

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

— tarkastaa, että testaussuunnitelmassa kuvataan 2 artiklan 1 kohdassa yksilöityjen järjestelmien integrointi operatiivisessa ja teknisessä arviointiympäristössä,

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

— varmistaa teknisen asiakirja-aineiston ja testaussuunnitelman johdonmukaisuus ja laatu,

— suunnitella testauksen organisointi, henkilökunta, asennukset ja koelaitteiston kokoonpano,

— suorittaa testaussuunnitelmassa eritellyt tarkastukset ja testit,

— laatia raportti tarkastusten ja testien tuloksista.

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

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

D OSA

12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut järjestelmien tarkastamista koskevat vaatimukset

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

— viestintäjärjestelmien tarkastuksessa on osoitettava, että puheviestinnässä käytetään 8,33 kHz:n kanavaväliä 4 artiklan mukaisesti ja että 8,33 kHz:n kanavavälin puheyhteysjärjestelmien suorituskyky on 4 artiklan 7 kohdan mukainen,

▼B

— lentotietojen käsittelyjärjestelmien tarkastuksessa on osoitettava, että 7 artiklan 2 kohdassa kuvatut toiminnot on toteutettu asianmukaisesti.

2. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa yksilöityjen järjestelmien tarkastaminen on suoritettava asianmukaisten ja tunnustettujen testauskäytäntöjen mukaisesti.

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

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

— kuvaus toteutuksesta,

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

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

6. Ilmoitettu laitos vastaa tarkastusten hallinnoinnista, ja sen tehtäviin kuuluu erityisesti

— tarkastaa, että testaussuunnitelmassa kuvataan 2 artiklan 1 kohdassa yksilöityjen järjestelmien integrointi operatiivisessa ja teknisessä arviointiympäristössä,

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

— varmistaa teknisen asiakirja-aineiston ja testaussuunnitelman johdonmukaisuus ja laatu,

— suunnitella testauksen organisointi, henkilökunta, asennukset ja koelaitteiston kokoonpano,

— suorittaa testaussuunnitelmassa eritellyt tarkastukset ja testit,

— laatia raportti tarkastusten ja testien tuloksista.

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

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

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

▼B

LIITE V

12 artiklassa tarkoitetut edellytykset

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

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

3. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on varmistettava, että tarkastusmenettelyihin osallistuvalla henkilöstöllä on mahdollisuus käyttää laitteita, joiden avulla se voi suorittaa vaaditut tarkastukset asianmukaisesti.

4. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on varmistettava, että tarkastusmenettelyihin osallistuvalla henkilöstöllä on vankka tekninen ja ammatillinen koulutus, suoritettaviin tarkastuksiin liittyvien vaatimusten riittävä tuntemus, riittävä kokemus tarkastustoiminnasta sekä vaaditut taidot sellaisten vakuutusten, pöytäkirjojen ja raporttien laatimiseksi, joilla tarkastusten suorittaminen voidaan osoittaa.

5. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on varmistettava, että tarkastusmenettelyihin osallistuva henkilöstö pystyy suorittamaan tarkastukset puolueettomasti. Henkilöstön palkkaus ei saa olla riippuvainen suoritettujen tarkastusten määrästä eikä niiden tuloksista.