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 1207/2011,

annettu 22 päivänä marraskuuta 2011,

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan valvonnan suorituskykyä ja yhteentoimivuutta koskevista vaatimuksista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 305, 23.11.2011, s. 35)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►M1	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1028/2014, annettu 26 päivänä syyskuuta 2014	L 284	7	30.9.2014
►M2	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/386, annettu 6 päivänä maaliskuuta 2017	L 59	34	7.3.2017
►M3	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/587, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2020	L 138	1	30.4.2020
►M4	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/2, annettu 4 päivänä tammikuuta 2022	L 1	1	5.1.2022

▼B

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 1207/2011,

annettu 22 päivänä marraskuuta 2011,

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan valvonnan suorituskykyä ja yhteentoimivuutta koskevista vaatimuksista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa säädetään vaatimuksista, jotka koskevat valvontatietojen tarjoamista edistäviä järjestelmiä, niiden rakenneosia ja niihin liittyviä menettelyjä, jotta näiden eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon) sisäisten järjestelmien suorituskyky, yhteentoimivuus ja tehokkuus voidaan yhdenmukaistaa ja siviili- ja sotilasilmailun välinen koordinaatio varmistaa.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan valvontaketjuun, joka koostuu:

a) ilma-aluksissa olevista valvontajärjestelmistä, niiden rakenneosista ja niihin liittyvistä menetelmistä;

b) maassa toimivista valvontajärjestelmistä, niiden rakenneosista ja niihin liittyvistä menetelmistä;

c) valvontatietojen käsittelyjärjestelmistä, niiden rakenneosista ja niihin liittyvistä menetelmistä;

d) valvontatietojen jakeluun käytettävistä maa-asemien välisistä viestintäjärjestelmistä, niiden rakenneosista ja niihin liittyvistä menetelmistä.

▼M3

2. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin lentoihin, jotka suoritetaan yleisenä ilmaliikenteenä mittarilentosääntöjen mukaisesti yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa, lukuun ottamatta 7 artiklan 3 ja 4 kohtaa, joita sovelletaan kaikkiin yleisenä ilmaliikenteenä suoritettaviin lentoihin.

▼B

3. Tätä asetusta sovelletaan ilmaliikennepalvelun tarjoajiin, jotka tarjoavat valvontatietoihin perustuvia lennonjohtopalveluja, sekä viestintä-, suunnistus- tai valvontapalvelujen tarjoajiin, jotka käyttävät 1 kohdassa vahvistettuja järjestelmiä.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan asetuksen (EY) N:o 549/2004 2 artiklassa vahvistettuja määritelmiä.

▼B

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1. ’valvontatiedolla’ mitä tahansa valvontajärjestelmän tietoa, aikaleimattua tai ei, joka koskee:

   a) ilma-aluksen 2D-sijaintia;

   b) ilma-aluksen korkeustietoa;

   c) ilma-aluksen asentoa;

   d) ilma-aluksen tunnistustietoa;

   e) ilma-aluksen 24-bittistä ICAO:n vaatimusten mukaista osoitetunnusta;

   f) ilma-aluksen aikomusta;

   g) ilma-aluksen nopeutta;

   h) ilma-aluksen nopeuden lisäystä;

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

3. ’ADS-B:llä’ automatiikkaan perustuvan valvonnan lähetyksiä eli valvontatekniikkaa, jossa ilma-alus siirtää datayhteyden kautta automaattisesti ilma-aluksen suunnistus- ja paikannusjärjestelmien tuottamaa tietoa;

4. ’ADS-B Outilla’ ilma-aluksesta lähetettyjä ADS-B-valvontatietoja;

5. ’haitallisilla häiriöillä’ sellaisia häiriöitä, jotka estävät suorituskykyvaatimusten täyttymisen;

6. ’valvontaketjulla’ järjestelmää, joka muodostuu ilma-alusten valvontatietojen määrittämiseen käytettävien, ilmassa ja maassa toimivien rakenneosien kokonaisuudesta, mukaan lukien valvontatietojen käsittelyjärjestelmä, jos sellainen on käytössä;

7. ’yhteistoiminnallisella valvontaketjulla’ valvontaketjua, joka tarvitsee sekä maa-asemilla että ilma-aluksissa toimivia rakenneosia valvontatietojen määrittämiseen;

8. ’valvontatietojen käsittelyjärjestelmällä’ järjestelmää, joka käsittelee kaikki vastaanotetut valvontalähetykset ja muodostaa niiden perusteella parhaan arvion senhetkisistä ilma-aluksen valvontatiedoista;

9. ’ilma-aluksen tunnuksella’ kirjainten tai numeroiden muodostamaa sarjaa tai niiden yhdistelmää, joka on joko sama kuin ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä viestinnässä käytettävä kutsumerkki tai sen koodattu vastine ja jota käytetään ilma-aluksen tunnistamiseen maa-asemien välisessä ilmaliikennepalvelun viestinnässä;

▼B

10. ’valtion ilma-aluksella’ mitä tahansa ilma-alusta, jota käytetään sotilaallisiin, tullin tai poliisin tarkoituksiin;

11. ’valtion kuljetusilma-aluksella’ kiinteäsiipistä valtion ilma-alusta, joka on suunniteltu henkilöiden ja/tai tavaran kuljetukseen;

12. ’ekstrapoloinnilla’ tiedossa olevien tietojen projisointia, ennustamista tai laajentamista jo tarkkaillulta aikaväliltä saatujen arvojen perusteella;

13. ’laskennallisella sijaintitiedolla’ ekstrapolointia pidempään kuin maa-aseman valvontajärjestelmän päivitysjakson ajan;

14. ’mittausajankohdalla’ ajankohtaa, jolloin valvontaketju on mitannut tiedon tai ajankohtaa, jota varten valvontaketju on laskenut sen;

15. ’tarkkuudella’ annettavan tiedon arvon yhdenmukaisuuden astetta sen todellisen arvon kanssa sillä hetkellä, kun tieto lähetetään valvontaketjusta;

16. ’saatavuudella’ sitä, missä määrin järjestelmä tai rakenneosa on toiminnassa ja käytettävissä, kun sitä tarvitaan käyttöön;

17. ’eheydellä’ tallennetun tietoarvon ja lähetetyn arvon välistä (järjestelmätasolla) havaitsemattoman epäyhtenäisyyden astetta;

18. ’jatkuvuudella’ sitä todennäköisyyttä, jolla järjestelmä suorittaa vaaditun toiminnon ilman odottamattomia keskeytyksiä, kun oletetaan, että järjestelmä on käytettävissä aiotun toiminnan alusta alkaen;

19. ’oikea-aikaisuudella’ tiedon lähetysajankohdan ja mittausajankohdan välistä eroa.

4 artikla

Suorituskykyä koskevat vaatimukset

1. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on varmistettava saumaton toiminta vastuullaan olevassa ilmatilassa ja viereisten ilmatilojen rajalla soveltamalla ilma-alusten porrastukseen asianmukaisia vähimmäisvaatimuksia.

2. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on varmistettava, että 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitettuja järjestelmiä käytetään tarvittaessa 1 kohdan mukaisesti porrastusta koskevien vähimmäisvaatimusten tueksi.

3. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on varmistettava, että 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valvontaketjun lähetys vastaa liitteessä I vahvistettuja suorituskykyä koskevia vaatimuksia edellyttäen, että käytössä olevien ilma-aluksiin asennettujen rakenneosien toiminta vastaa liitteessä II vahvistettuja vaatimuksia.

▼M3

_____

▼B

5 artikla

Yhteentoimivuutta koskevat vaatimukset

1. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on varmistettava, että 2 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitetuista järjestelmistä muille lennonvarmistuspalvelun tarjoajille siirretyt valvontatiedot vastaavat liitteessä III vahvistettuja vaatimuksia.

2. Siirtäessään muille lennonvarmistuspalvelun tarjoajille valvontatietoja 2 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitetuista järjestelmistä lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on vahvistettava yhdessä niiden kanssa viralliset järjestelyt, jotta tietojen vaihto tapahtuu liitteen IV vaatimusten mukaisesti.

3. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on varmistettava, että yhteistoiminnallisella valvontaketjulla on viimeistään 2 päivänä tammikuuta 2020 tarvittava valmius käyttää ilma-aluksen valvontajärjestelmälle lähettämää tunnistetta sellaisen ilma-aluksen yksilölliseen tunnistamiseen, joka on varustettu liitteen II mukaisesti tätä varten.

▼M2

_____

▼M3

5. Lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että viimeistään 7 päivänä joulukuuta 2020:

a) 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun lentotoimintaan käytettävät ilma-alukset on varustettu toimintakuntoisilla toisiotutkavastaimilla, jotka täyttävät seuraavat edellytykset:

   i) niillä on liitteessä II olevassa A osassa vahvistetut valmiudet;

   ii) niiden jatkuvuus on riittävä, jotta ne eivät aiheuta toiminnallista riskiä;

b) ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg tai suurin tosi-ilmanopeus matkalennossa yli 250 solmua, joita käytetään 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun lentotoimintaan ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty lentokonekohtainen lentokelpoisuustodistus 7 päivänä kesäkuuta 1995 tai sen jälkeen, on varustettu toimintakuntoisilla toisiotutkavastaimilla, jotka täyttävät seuraavat edellytykset:

   i) niillä on liitteessä II olevissa A ja B osassa vahvistetut valmiudet;

   ii) niiden jatkuvuus on riittävä, jotta ne eivät aiheuta toiminnallista riskiä;

c) kiinteäsiipiset ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg tai suurin tosi-ilmanopeus matkalennossa yli 250 solmua, joita käytetään 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun lentotoimintaan ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty lentokonekohtainen lentokelpoisuustodistus 7 päivänä kesäkuuta 1995 tai sen jälkeen, on varustettu toimintakuntoisilla toisiotutkavastaimilla, jotka täyttävät seuraavat edellytykset:

▼M3

i) niillä on liitteessä II olevissa A, B ja C osassa vahvistetut valmiudet;

ii) niiden jatkuvuus on riittävä, jotta ne eivät aiheuta toiminnallista riskiä.

Ensimmäisen alakohdan b ja c alakohtaa ei sovelleta ilma-aluksiin, joilla harjoitetaan lentotoimintaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan alueella ja joita koskee jokin seuraavista:

i) ne lennetään huollettaviksi;

ii) ne lennetään vientiä varten;

iii) niillä harjoitettava lentotoiminta lakkaa viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2025.

Sellaisten ilma-alusten lentotoiminnan harjoittajien, joille on myönnetty ensimmäinen lentokelpoisuustodistus ennen 7 päivää joulukuuta 2020, on täytettävä ensimmäisen alakohdan b ja c alakohdassa vahvistetut vaatimukset viimeistään 7 päivänä kesäkuuta 2023 edellyttäen, että:

i) ne ovat laatineet ennen 7 päivää joulukuuta 2020 jälkiasennusohjelman, jolla osoitetaan ensimmäisen alakohdan b ja c alakohdan noudattaminen;

ii) kyseiset ilma-alukset eivät ole saaneet unionin rahoitusta, joka olisi myönnetty niiden saattamiseksi ensimmäisen alakohdan b ja c alakohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisiksi.

Jos ilma-aluksen toisiotutkavastain on tilapäisesti epäkunnossa eikä pysty valmiuksiltaan täyttämään ensimmäisen alakohdan b ja c alakohdan vaatimuksia, lentotoiminnan harjoittajilla on oikeus harjoittaa kyseisellä ilma-aluksella lentotoimintaa yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa enintään kolmena peräkkäisenä päivänä.

6. Lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että 5 kohdan mukaisesti varustetuissa ilma-aluksissa, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg tai suurin tosi-ilmanopeus matkalennossa yli 250 solmua, on erilliset antennit, joiden vähimmäissuorituskyky on Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteen IV kolmannen painoksen, johon sisältyvät kaikki muutokset muutokseen numero 77 asti, kohdassa 3.1.2.10.4 määrätyn mukainen.

_____

▼B

8. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on ennen 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitettujen järjestelmien käyttöönottoa varmistettava, että hyödynnetään tehokkaimpia mahdollisia ratkaisuja paikalliset toimintaolosuhteet, rajoitukset ja tarpeet sekä ilmatilan käyttäjien valmiudet huomioon ottaen.

6 artikla

Taajuusspektrin suojaaminen

1. Jäsenvaltioiden on viimeistään ►M2 2 päivänä tammikuuta 2020 ◄ varmistettava, että maassa toimivat valvontajärjestelmän kyselimet eivät lähetä jäsenvaltioiden yli lentävien ilma-alusten toisiotutkavastaimiin liian paljon kyselyjä, jotka joko tuottavat vastauksen tai jotka ylittävät toisiotutkavastaimen vastaanottimen minimikynnystason, vaikka eivät tuota vastausta.

▼M3

_____

▼B

3. Jäsenvaltioiden on viimeistään ►M2 2 päivänä tammikuuta 2020 ◄ varmistettava, että jäsenvaltiossa käytössä olevan maa-asemalähettimen käyttö ei tuota haitallista häiriötä muille valvontajärjestelmille.

4. Jäsenvaltioiden ollessa eri mieltä 1 ja 3 kohdassa tarkoitetuista toimenpiteistä asianomaisten jäsenvaltioiden on saatettava asia komission käsiteltäväksi.

7 artikla

Asiaan liittyvät menettelyt

1. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on arvioitava maa-asemien valvontaketjun suorituskyky ennen käyttöönottoa sekä säännöllisesti käytön aikana liitteessä V vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

▼M3

_____

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että S-mooditransponderilla varustettujen ilma-alusten ilma-aluksen 24-bittiset ICAO:n vaatimusten mukaiset osoitetunnukset on jaettu Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteen III toisen painoksen, joka sisältää kaikki muutokset muutokseen numero 90 asti, luvun 9 ja sen liitteen mukaisesti.

▼B

4. Lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että niiden käyttämissä ilma-aluksissa olevat S-mooditransponderit toimivat ilma-aluksen 24-bittisellä ICAO:n vaatimusten mukaisella osoitetunnuksella, joka vastaa ilma-aluksen rekisteröintivaltiossa sille annettua rekisteritunnusta.

8 artikla

Valtion ilma-alukset

▼M3

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että valtion ilma-alukset täyttävät 5 artiklan 5 kohdan a alakohdan vaatimukset viimeistään 7 päivänä joulukuuta 2020.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että valtion kuljetusilma-alukset täyttävät 5 artiklan 5 kohdan c alakohdan vaatimukset viimeistään 7 päivänä joulukuuta 2020.

▼M2

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2019 luettelo niistä valtion ilma-aluksista, joihin ei voida asentaa liitteessä II olevassa A osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisia toisiotutkavastaimia, sekä perustelu sille, miksi varustusta ei voida asentaa.

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2019 luettelo niistä valtion kuljetusilma-aluksista, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg tai suurin tosi-ilmanopeus matkalennossa yli 250 solmua ja joihin ei voida asentaa liitteessä II olevassa B ja C osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisia toisiotutkavastaimia, sekä toimittaa perustelu sille, miksi varustusta ei voida asentaa.

▼M2

Perustelun sille, miksi varustusta ei voida asentaa on oltava jokin seuraavista:

a) pakottavat tekniset syyt;

b) 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti käytettävät valtion ilma-alukset, jotka poistuvat liikenteestä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2024;

c) hankintoihin liittyvät rajoitukset.

▼B

4. Jos valtion ilma-aluksia ei voida varustaa toisiotutkavastaimilla 1 tai 2 kohdan mukaisesti 3 kohdan c alakohdassa vahvistetusta syystä, jäsenvaltioiden perusteluihin on sisällyttävä näitä ilma-aluksia koskevat hankintasuunnitelmat.

5. Ilmaliikennepalvelun tarjoajien on varmistettava, että 3 kohdassa tarkoitetut valtion ilma-alukset voidaan hyväksyä, jos niitä voidaan käsitellä turvallisesti ilmaliikenteen hallintajärjestelmän kapasiteetin rajoissa.

6. Jäsenvaltioiden on julkaistava kansallisissa ilmailukäsikirjoissa menettelyt niiden valtion ilma-alusten käsittelystä, joita ei ole varustettu 1 tai 2 kohdan mukaisesti.

7. Ilmaliikennepalvelun tarjoajien on vuosittain ilmoitettava sille jäsenvaltiolle, joka ne on nimennyt, suunnitelmansa niiden valtion ilma-alusten käsittelystä, joita ei ole varustettu 1 tai 2 kohdan mukaisesti. Kyseiset suunnitelmat määritetään ottaen huomioon 6 kohdassa tarkoitettuihin menettelyihin liittyvät kapasiteettirajoitukset.

▼M3

8. Jos valtion ilma-aluksen toisiotutkavastain on tilapäisesti epäkunnossa eikä pysty valmiuksiltaan täyttämään 1 ja 2 kohdan vaatimuksia, jäsenvaltioilla on oikeus sallia lentotoiminnan harjoittaminen kyseisellä ilma-aluksella yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa enintään kolmena peräkkäisenä päivänä.

▼B

9 artikla

Turvallisuusvaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että asianomaiset osapuolet ovat suorittaneet turvallisuusarvioinnin kaikille 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitetuille nykyisille järjestelmille viimeistään 5 päivänä helmikuuta 2015.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkia 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitettujen nykyisten järjestelmien muutoksia tai uusien järjestelmien käyttöönottoa edeltää asianomaisten osapuolten toteuttama turvallisuusarviointi, johon sisältyy vaaratekijöiden tunnistaminen, riskinarviointi ja riskien vähentäminen.

3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen arviointien yhteydessä on otettava huomioon vähintään liitteessä VI vahvistetut vaatimukset.

▼B

10 artikla

Rakenneosien vaatimustenmukaisuus tai käyttöönsoveltuvuus

Edellä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien rakenneosien valmistajien tai niiden unionin alueelle sijoittautuneiden valtuutettujen edustajien on ennen asetuksen (EY) N:o 552/2004 5 artiklassa säädetyn EY-vaatimustenmukaisuus- tai -käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen antamista arvioitava kyseisten rakenneosien vaatimustenmukaisuus ja käyttöönsoveltuvuus noudattaen liitteessä VII vahvistettuja vaatimuksia.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 ([1]) mukaisia sertifiointimenettelyjä on kuitenkin pidettävä hyväksyttävinä menettelyinä rakenneosien vaatimustenmukaisuuden arviointia varten, jos niihin sisältyy tässä asetuksessa säädettyjen sovellettavien yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten noudattamisen osoittaminen.

11 artikla

Järjestelmien todentaminen

1. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, jotka voivat osoittaa tai ovat osoittaneet täyttävänsä liitteessä VIII vahvistetut edellytykset, on suoritettava 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitettujen järjestelmien todentaminen liitteessä IX olevassa A osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

2. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, jotka eivät voi osoittaa täyttävänsä liitteessä VIII vahvistettuja edellytyksiä, on teetettävä 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitettujen järjestelmien todentaminen alihankintana ilmoitetuilla laitoksilla. Todentaminen on suoritettava liitteessä IX olevassa B osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

3. Asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisia sertifiointimenettelyjä on pidettävä hyväksyttävinä menettelyinä järjestelmien todentamista varten, jos niihin sisältyy tässä asetuksessa säädettyjen sovellettavien yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten noudattamisen osoittaminen.

12 artikla

Lisävaatimukset

1. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on varmistettava, että asiaan liittyvä henkilöstö saatetaan asianmukaisella tavalla tietoiseksi tässä asetuksessa säädetyistä vaatimuksista ja sillä on riittävä koulutus työtehtäviinsä.

2. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on:

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

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

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

▼B

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

3. Lentotoiminnan harjoittajien on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että valvontalaitteita käyttävä ja ylläpitävä henkilöstö saatetaan asianmukaisella tavalla tietoiseksi tämän asetuksen asiaa koskevista säännöksistä, sillä on riittävä koulutus työtehtäviinsä ja ohjaamossa on mahdollisuuksien mukaan saatavilla näiden laitteiden käyttöohjeet.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tätä asetusta noudatetaan ja asiaa koskevat valvontalaitteiden tiedot julkaistaan kansallisissa ilmailukäsikirjoissa.

13 artikla

Yhteistoiminnalliseen valvontaketjuun liittyvät poikkeukset

1. Niiden lähestymisalueiden osalta, joissa ilmaliikennepalvelua tarjoavat sotilasyksiköt tai joissa sitä tarjotaan sotilaallisessa valvonnassa, ja kun hankintoihin liittyvät rajoitukset estävät noudattamasta 5 artiklan 3 kohtaa, jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017 se päivä, josta alkaen yhteistoiminnallista valvontaketjua koskevia säännöksiä noudatetaan ja joka on viimeistään 2 päivä tammikuuta 2025.

2. Verkon hallinnoijan kanssa neuvoteltuaan komissio voi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2018 tarkastella 1 kohdan mukaisesti ilmoitetut poikkeukset, joilla saattaa olla merkittävä vaikutus eurooppalaiseen ilmaliikenteen hallintaverkkoon.

▼M3

———————

14 a artikla

Lentosuunnitelmat

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa lentotoimintaa sellaisilla 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilmoitetuilla valtion ilma-aluksilla, joihin ei ole voitu asentaa varustusta, ja sellaisilla ilma-aluksilla, joita ei ole varustettu 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti, on sisällytettävä lentosuunnitelman kohtaan 18 indikaattori SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX tai SUR/EUELSX tai niiden yhdistelmä.

▼B

15 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

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

Asetuksen 4 artiklaa, 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa ja 7 artiklan 1 kohtaa sovelletaan 13 päivästä joulukuuta 2013.

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

▼B

LIITE I

4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut suorituskykyvaatimukset

1. **Valvontatietoja koskevat vaatimukset**

1.1 Kaikkien 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen valvontaketjujen on tuotettava vähintään seuraavat valvontatiedot:

a) ilma-aluksen 2D -sijainnin tiedot (ilma-aluksen horisontaalinen paikkatieto);

b) valvontatietojen tila:

— yhteistoiminnallinen / ei yhteistoiminnallinen / yhdistelmä,

— laskennallinen tai ei-laskennallinen paikkatieto,

— 2D-sijainnin tietojen mittausajankohta.

1.2 Lisäksi kaikkien 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen yhteistoiminnallisten valvontaketjujen on tuotettava vähintään seuraavat valvontatiedot:

a) ilma-aluksen korkeustiedot (perustuvat ilma-alukselta vastaanotettuun painekorkeustietoon);

b) operatiiviset tunnistustiedot (ilma-alukselta vastaanotettu tunnistustieto, kuten ilma-aluksen tunniste ja/tai A-moodin koodi);

c) lisäindikaattorit:

— hätäindikaattorit (esim. laiton lentoon puuttuminen, radiovika ja yleinen hätätilanne),

— erityinen paikkatietoindikaattori;

d) valvontatietojen tila (ilma-aluksen korkeustietojen mittausajankohta).

2. **Valvontatietojen suorituskykyvaatimukset**

2.1 Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on määritettävä suorituskykyvaatimukset niiden valvontatietojen tarkkuudelle, saatavuudelle, eheydelle, jatkuvuudelle ja oikea-aikaisuudelle, joita 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu järjestelmä tuottaa ja joihin valvontasovelluksien toiminta perustuu.

2.2 Edellä 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien tuottaman horisontaalisen paikkatiedon tarkkuuden arvioinnin on sisällettävä vähintään horisontaalisen paikkatiedon virheen arviointi.

2.3 Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on todennettava yhdenmukaisuus 2.1 ja 2.2 kohdan mukaisesti määriteltyjen suorituskykyvaatimusten kanssa.

2.4 Yhdenmukaisuus todennetaan valvontaketjun valvontatiedon käyttäjälle tuottaman valvontatiedon perusteella.

▼B

LIITE II

▼M2

A osa: 4 artiklan 3 kohdassa, 5 artiklan 5 kohdan a alakohdassa, 7 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitetut toisiotutkavastaimen valmiudet

▼M3

1. Toisiotutkavastaimessa on oltava vähintään S-moodin tason 2 mukaiset valmiudet Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteessä IV (3. painos, joka sisältää kaikki muutokset muutokseen numero 77 asti) määriteltyjen suorituskyky- ja toiminnallisuusvaatimusten mukaisesti.

▼B

2. Jokaisen käytössä olevan toisiotutkavastaimen rekisterin on oltava ICAO:n asiakirjan 9871 (2. painos) vastaavan osion mukainen.

3. Toisiotutkavastaimen käyttöön on annettava seuraavat tiedot, jotka se välittää S-moodiprotokollan kautta ICAO:n asiakirjassa 9871 (2. painos) määriteltyjen tietomuotojen mukaisesti:

   a) ilma-aluksen 24-bittinen ICAO:n vaatimusten mukainen osoitetunnus;

   b) A-moodin koodi;

   c) painekorkeus;

   d) lennon tila (maassa tai ilmassa);

   e) ilmoitus datayhteysvalmiuksista;

      — ACAS-järjestelmän (airborne collision avoidance system) valmius,

      — erityisten S-moodipalvelujen valmiudet,

      — ilma-aluksen tunnistetiedon lähettämisvalmius,

      — valmius ilman kyselyä lähetettäviin signaaleihin (squitter),

      — valvontatunnistevalmius,

      — GICB-järjestelmän (common usage Ground Initiated Comm-B) valmiusilmoitus (ilmoitus muutoksista),

      — S-moodin aliverkon versionumero;

   f) GICB-järjestelmän valmiusilmoitus;

   g) ilma-aluksen tunnistetiedot;

   h) erityiset paikkatiedot (SPI);

   i) hätätilanteen luonne (yleinen hätätilanne, ei viestintäyhteyttä, laiton puuttuminen lentoon) mukaan lukien eri hätätilanteita merkitsevien A-moodin koodien käyttö;

   j) ACAS-järjestelmän toimintaohjeet, kun ilma-alus on varustettu TCAS II -järjestelmällä (Traffic Alert and Collision Avoidance System II).

▼B

4. Toisiotutkavastaimen käyttöön voidaan antaa myös muita tietoja.

▼M3

5. Toisiotutkavastain saa välittää 4 kohdassa tarkoitetut tiedot vain S-moodiprotokollan kautta. Ilma-aluksen ja laitteiden sertifiointimenettely kattaa näiden tietojen välittämisen.

_____

▼M2

B osa: 4 artiklan 3 kohdassa, 5 artiklan 5 kohdan b alakohdassa, 5 artiklan 7 kohdassa, 7 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut toisiotutkavastaimen valmiudet

▼M3

1. Toisiotutkavastaimessa on oltava vähintään S-moodin tason 2 mukaiset valmiudet Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteessä IV (3. painos, joka sisältää kaikki muutokset muutokseen numero 77 asti) määriteltyjen suorituskyky- ja toiminnallisuusvaatimusten mukaisesti.

▼B

2. Jokaisen käytössä olevan toisiotutkavastaimen rekisterin on oltava ICAO:n asiakirjan 9871 (2. painos) vastaavan osion mukainen.

3. Toisiotutkavastaimen käyttöön on annettava seuraavat tiedot, jotka se välittää pidennetyn ADS-B-protokollan (extended squitter, versio 2) kautta ICAO:n asiakirjassa 9871 (2. painos) määriteltyjen tietomuotojen mukaisesti:

   a) ilma-aluksen 24-bittinen ICAO:n vaatimusten mukainen osoitetunnus;

   b) ilma-aluksen tunnistetiedot;

   c) A-moodin koodi;

   d) erityiset paikkatiedot (SPI) käyttäen samaa lähdettä kuin osassa A määriteltyä samaa parametria varten;

   e) hätätilanteen luonne (yleinen hätätilanne, ei viestintäyhteyttä, laiton puuttuminen lentoon) käyttäen samaa lähdettä kuin osassa A määriteltyä samaa parametria varten;

   f) ADS-B-versionumero (vastaa 2:ta);

   g) ADS-B-lähettimen luokka;

   h) geodeettinen horisontaalinen paikkatieto leveys- ja pituusasteina maailman geodeettisen järjestelmän (WGS) vuoden 1984 version (WGS84) mukaisesti sekä ilmassa että maassa;

   i) geodeettisen horisontaalisen paikkatiedon laatuindikaattorit (eheydelle määritetyt suojarajat (NIC), paikannuksen tarkkuusluokka (NAC_p) 95 %, lähteen eheystaso (SIL) ja järjestelmän suunnitteluvarmistuksen taso (SDA));

   j) painekorkeus käyttäen samaa lähdettä kuin osassa A määriteltyä samaa parametria varten;

   k) geometrinen korkeus maailman geodeettisen järjestelmän (WGS) vuoden 1984 version (WGS84) mukaisesti, joka annetaan painekorkeuden lisäksi ja esitetään poikkeamana siitä;

   l) geometrinen vertikaalinen tarkkuus (GVA);

▼B

m) nopeus suhteessa maan pintaan sekä ilmassa (maanopeus lennolla itä/länsi- ja pohjois/eteläsuunnassa) että maassa (suunta/reitti ja liike);

n) nopeuden laatuindikaattori, joka vastaa nopeuden määritystarkkuuden luokkaa (NAC_v);

o) koodattu ilma-aluksen pituus ja leveys;

p) GNSS-satelliittijärjestelmän antennin offset;

q) pystynopeus: barometrinen pystynopeus käyttäen samaa lähdettä kuin osan C 2 kohdan g alakohdassa määriteltyä samaa parametria varten, kun ilma-aluksen vaaditaan välittävän ja se pystyy välittämään tämän tiedon S-moodiprotokollan kautta, tai GNSS-satelliittijärjestelmästä saatu pystynopeus;

r) moodiohjauspaneeliin/lennonohjausyksikköön (MCP/FCU) valittu korkeus käyttäen samaa lähdettä kuin osassa C määriteltyä samaa parametria varten, kun ilma-aluksen vaaditaan välittävän ja se pystyy välittämään tämän tiedon S-moodiprotokollan kautta;

s) ilmanpaineasetus (vähennettynä 800 hehtopascalilla) käyttäen samaa lähdettä kuin osassa C määriteltyä samaa parametria varten, kun ilma-aluksen vaaditaan välittävän ja se pystyy välittämään tämän tiedon S-moodiprotokollan kautta;

t) ACAS-järjestelmän toimintaohjeet, kun ilma-alus on varustettu TCAS II -järjestelmällä, käyttäen samaa lähdettä kuin osassa A määriteltyä samaa parametria varten.

4. Valvontatiedot (tiedot 3 h, k ja m) ja niiden laatuindikaattoritiedot (tiedot 3 i, l ja n) on lähetettävä toisiotutkavastaimille samalla käyttöliittymällä.

5. Toisiotutkavastaimeen liitetyn tietolähteen, josta saadaan tiedot 3 h ja i, on täytettävä seuraavat tiedon eheyttä koskevat vaatimukset:

a) horisontaalisen paikkatiedon (tieto 3 h) lähteen eheystason (SIL, joka ilmaistaan suhteessa NIC:iin) on oltava yhtä suuri tai pienempi kuin 10^{-7} lentotuntia kohti;

b) horisontaalisen paikkatiedon (tieto 3 h) eheyden hälytysajan (johtaa NIC-laatuindikaattorin muutokseen) on oltava enintään 10 sekuntia, jos ilma-aluksen valvontajärjestelmän edellytetään vastaavan horisontaalisen paikkatiedon lähteen eheystasoa.

▼B

6. Tietoja 3 h ja i tuottavan ensisijaisen tietolähteen on oltava yhteensopiva vähintään vastaanottimen itsenäistä luotettavuuden valvontaa (RAIM) sekä vianetsintää ja poissulkemista (FDE) suorittavien GNSS-vastaanottimien kanssa. Lisäksi sen on tuotettava vastaavat mittaustilaa koskevat tiedot ja lukemat eheyden suojarajoille ja 95 prosentin tarkkuusrajoille.

7. Tiedot 3 f, g ja k–p tuottavien tietolähteiden järjestelmän eheystason on oltava enintään 10^{-5} lentotuntia kohti.

8. Laatua mittaavien tietojen (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv ja GVA) (tiedot 3 i, l ja n) on ilmaistava valitun tietolähteen todellinen suorituskyky tietojen (3 h, k ja m) mittausarvon saantihetkellä.

9. Tietojen 3 a–t käsittelyn osalta transponderijärjestelmän, mukaan lukien toisiotutkavastaimeen liittyvän avioniikan, eheystason on oltava pidennetyssä ADS-B-protokollassa (extended squitter) enintään 10^{-5} lentotuntia kohti.

10. Horisontaalisen paikkatiedon (tiedot 3 h ja i) kokonaisviive saa olla enintään 1,5 sekuntia 95 prosentissa kaikista lähetyksistä.

11. Horisontaalisen paikkatiedon (tieto 3 h) kompensoimaton viive saa olla enintään 0,6 sekuntia 95 prosentissa tapauksista ja enintään 1,0 sekuntia 99,9 prosentissa kaikista lähetyksistä.

12. Maanopeustietojen (tiedot 3 m ja n) kokonaisviive saa olla enintään 1,5 sekuntia 95 prosentissa kaikista lähetyksistä.

13. Jos toisiotutkavastain on asetettu käyttämään A-moodin näkyvyyskoodia 1000, A-moodin koodin tietojen lähettäminen pidennetyn ADS-B-protokollan (extended squitter) kautta on estettävä.

14. Toisiotutkavastaimen käyttöön voidaan antaa myös muita tietoja.

▼M3

15. Sotilaallisiin tarkoituksiin varattuja tietomuotoja lukuun ottamatta toisiotutkavastain saa välittää 14 kohdassa tarkoitetut tiedot vain pidennetyn ADS-B-protokollan (extended squitter) kautta. Ilma-aluksen ja laitteiden sertifiointimenettely kattaa näiden tietojen välittämisen.

_____

▼M2

C osa: 4 artiklan 3 kohdassa, 5 artiklan 5 kohdan c alakohdassa, 7 artiklan 2 kohdassa, 8 artiklan 2 ja 3 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toisiotutkavastaimen valmiudet

▼B

1. Jokaisen käyttöön otettavan toisiotutkavastaimen rekisterin on oltava ICAO:n asiakirjan 9871 (2. painos) vastaavan osion mukainen.

▼M3

2. Toisiotutkavastain välittää seuraavat tiedot, jos ne ovat saatavissa digitaalisen tietoväylän kautta, valvontaketjun maa-asemien pyynnöstä S-moodiprotokollan kautta ICAO:n asiakirjassa 9871 (2. painos) määriteltyjen tietomuotojen mukaisesti:

▼B

a) MCP/FCU-järjestelmiin valittu korkeus;

b) kallistuskulma;

c) todellinen lentosuunta;

d) maanopeus;

e) magneettinen ohjaussuunta;

f) mittarinopeus (IAS) tai mach-luku;

g) pystynopeus (barometrinen tai baroinertiaalinen);

h) ilmanpaineasetus (vähennettynä 800 hehtopascalilla);

i) suuntakulman muutosnopeus tai todellinen lentonopeus, jos suuntakulman muutosnopeutta ei ole saatavilla.

3. Toisiotutkavastaimen käyttöön voidaan antaa myös muita tietoja.

▼M3

4. Toisiotutkavastain saa välittää 3 kohdassa tarkoitetut tiedot vain S-moodiprotokollan kautta. Ilma-aluksen ja laitteiden sertifiointimenettely kattaa näiden tietojen välittämisen.

▼B

LIITE III

5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut valvontatietojen vaihdon vaatimukset

1. Järjestelmien välisessä valvontatietojen vaihdossa, jota tarkoitetaan 2 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa, on käytettävä asianomaisten osapuolten keskenään sopimaa tietomuotoa.

2. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen järjestelmien ulkopuolelle muille lennonvarmistuspalvelun tarjoajille siirrettyjen valvontatietojen perusteella on pystyttävä:

   a) tunnistamaan tietolähde;

   b) tunnistamaan tietotyyppi.

3. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen järjestelmien ulkopuolelle muille lennonvarmistuspalvelun tarjoajille siirretyt valvontatiedot on aikaleimattava ja ilmoitettava UTC-ajassa.

▼**M3**

LIITE IV

5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen virallisten järjestelyjen vahvistamista koskevat vaatimukset

Valvontatietojen vaihtoa tai antamista koskeviin lennonvarmistuspalvelun tarjoajien välisiin virallisiin järjestelyihin on kuuluttava vähintään:

a) järjestelyjen osapuolet;

b) järjestelyjen voimassaoloaika;

c) valvontatietojen laajuus;

d) valvontatietojen lähteet;

e) valvontatietojen vaihdossa käytetty tietomuoto;

f) valvontatietojen toimituspaikka;

g) sovitut palvelutasot seuraavasti;

— 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valvontatietojen suorituskyky

— vikatilamenettelyt;

h) muutosten hallintaan käytettävät menettelyt;

i) suorituskykyä ja käytettävyyttä, myös ennalta arvaamattomia käyttökatkoksia, koskevat raportointijärjestelyt;

j) hallinnointi- ja yhteistoimintajärjestelyt;

k) maassa toimivan valvontaketjun turvaaminen ja tiedoksiantojärjestelyt.

▼B

LIITE V

7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut valvontaketjujen suorituskyvyn arviointia koskevat vaatimukset

1. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitettujen järjestelmien jatkuvan suorituskyvyn arviointi on tehtävä siinä ilmatilan osassa, jossa valvontapalveluja annetaan näitä järjestelmiä käyttäen.

2. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on tarkastettava järjestelmä ja sen osat määräajoin sekä kehitettävä ja otettava käyttöön suorituskyvyn hyväksymismenettely. Tarkastusten määräajat on sovittava kansallisen valvontaviranomaisen kanssa järjestelmän ja sen rakenneosien erityispiirteet huomioon ottaen.

3. Ennen kuin ilmatilan rakenteeseen tehdään muutoksia, 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitetut järjestelmät on todennettava sen tarkastamiseksi, että ne edelleen täyttävät suorituskykyvaatimukset uudessa toimintaympäristössä.

▼B

LIITE VI

9 artiklassa tarkoitetut vaatimukset

1. Suorituskykyä koskevat vaatimukset, jotka eritellään 4 artiklassa.

2. Yhteentoimivuutta koskevat vaatimukset, jotka eritellään 5 artiklan 2, 3 ja 7 kohdassa.

3. Taajuusspektrin suojausta koskevat vaatimukset, jotka eritellään 6 artiklassa.

4. Asiaan liittyviä menettelyjä koskevat vaatimukset, jotka eritellään 7 artiklassa.

5. Valtion ilma-aluksia koskevat vaatimukset, jotka eritellään 8 artiklan 5 kohdassa.

6. Lisävaatimukset, jotka eritellään 12 artiklan 3 kohdassa.

7. Valvontatietojen vaihtoa koskevat vaatimukset, jotka vahvistetaan liitteessä III olevassa 3 kohdassa.

▼B

LIITE VII

10 artiklassa tarkoitetut rakenneosien vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointia koskevat vaatimukset

1. Vaatimustenmukaisuuden todentamisessa on osoitettava, että rakenneosat ovat tässä asetuksessa säädettyjen sovellettavien vaatimusten mukaisia tai soveltuvat käyttöön, kun niitä käytetään testausympäristössä.

2. Valmistaja vastaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnista, ja sen tehtäviin kuuluu erityisesti

   a) määrittää asianmukainen testausympäristö;

   b) todentaa, että testaussuunnitelmassa kuvaillaan rakenneosat testausympäristössään;

   c) todentaa, että testaussuunnitelmassa otetaan huomioon kaikki sovellettavat vaatimukset;

   d) varmistaa teknisen asiakirja-aineiston ja testaussuunnitelman yhdenmukaisuus ja laatu;

   e) suunnitella testauksen organisointi, henkilökunta, asennukset ja koelaitteisto;

   f) suorittaa testaussuunnitelmassa eritellyt tarkastukset ja testit;

   g) laatia raportti tarkastusten ja testien tuloksista.

3. Valmistajan on varmistettava, että 10 artiklassa tarkoitetut rakenneosat ovat testausympäristöön sijoitettuina tässä asetuksessa säädettyjen sovellettavien vaatimusten mukaisia.

4. Kun valmistaja on hyväksyttävällä tavalla todentanut vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden, sen vastuulla on huolehtia EY-vaatimustenmukaisuus- tai -käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen laatimisesta, jossa eritellään tämän asetuksen sovellettavat vaatimukset, joiden mukainen rakenneosa on, sekä rakenneosan käyttöön liittyvät edellytykset asetuksen (EY) N:o 552/2004 liitteessä III olevan 3 kohdan mukaisesti.

▼B

LIITE VIII

11 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut edellytykset

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

2. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on varmistettava, että sertifiointimenettelyihin 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 sertifiointimenettelyissä mukana olevalla henkilöstöllä on mahdollisuus käyttää laitteita, joiden avulla se voi suorittaa vaaditut tarkastukset asianmukaisesti.

4. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on varmistettava, että sertifiointimenettelyissä mukana olevalla henkilöstöllä on vankka tekninen ja ammatillinen koulutus, riittävät tiedot tehtäviin todentamisiin liittyvistä vaatimuksista, riittävä kokemus kyseisestä toiminnasta sekä vaaditut taidot sellaisten vakuutusten, pöytäkirjojen ja raporttien laatimiseksi, joilla todentamistensuorittaminen voidaan osoittaa.

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

▼B

LIITE IX

A osa: 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut järjestelmien todentamista koskevat vaatimukset

1. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöityjen järjestelmien todentamisissa on osoitettava, että ne ovat tämän asetuksen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten mukaisia arviointiympäristössä, joka jäljittelee järjestelmien todellisia käyttöolosuhteita.

2. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöityjen järjestelmien todentaminen on suoritettava asianmukaisten ja tunnustettujen testauskäytäntöjen mukaisesti.

3. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöityjen järjestelmien todentamiseen käytettävissä testausvälineissä on oltava soveltuvat toiminnot.

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

   a) kuvaus toteutuksesta;

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

5. Lennonvarmistuspalvelun tarjoaja vastaa todentamisista, ja sen tehtäviin kuuluu erityisesti

   a) määrittää soveltuva operatiivinen ja tekninen arviointiympäristö siten, että se jäljittelee todellisia käyttöolosuhteita;

   b) todentaa, että testaussuunnitelmassa kuvaillaan 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöityjen järjestelmien integrointi operatiivisessa ja teknisessä arviointiympäristössä;

   c) todentaa, että testaussuunnitelmassa otetaan täysimääräisesti huomioon tässä asetuksessa säädetyt sovellettavat yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset;

   d) varmistaa teknisen asiakirja-aineiston ja testaussuunnitelman yhdenmukaisuus ja laatu;

   e) suunnitella testauksen organisointi, henkilökunta, asennukset ja koelaitteisto;

   f) suorittaa testaussuunnitelmassa eritellyt tarkastukset ja testit;

   g) laatia raportti tarkastusten ja testien tuloksista.

6. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on varmistettava, että 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöidyt järjestelmät, joita käytetään operatiivisessa arviointiympäristössä, ovat tämän asetuksen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten mukaisia.

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.

▼B

B osa: 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut järjestelmien todentamista koskevat vaatimukset

1. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöityjen järjestelmien todentamisissa on osoitettava, että ne ovat tämän asetuksen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten mukaisia arviointiympäristössä, joka jäljittelee järjestelmien todellisia käyttöolosuhteita.

2. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöityjen järjestelmien todentaminen on suoritettava asianmukaisten ja tunnustettujen testauskäytäntöjen mukaisesti.

3. Edellä 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöityjen järjestelmien todentamiseen käytettävissä testausvälineissä on oltava soveltuvat toiminnot.

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

   a) kuvaus toteutuksesta;

   b) 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 todentamiset ilmoitetulla laitoksella.

6. Ilmoitettu laitos vastaa todentamisista, ja sen tehtäviin kuuluu erityisesti:

   a) todentaa, että testaussuunnitelmassa kuvaillaan 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöityjen järjestelmien integrointi operatiivisessa ja teknisessä arviointiympäristössä;

   b) todentaa, että testaussuunnitelmassa otetaan täysimääräisesti huomioon tässä asetuksessa säädetyt sovellettavat yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset;

   c) varmistaa teknisen asiakirja-aineiston ja testaussuunnitelman yhdenmukaisuus ja laatu;

   d) suunnitella testauksen organisointi, henkilökunta, asennukset ja koelaitteisto;

   e) suorittaa testaussuunnitelmassa eritellyt tarkastukset ja testit;

   f) laatia raportti tarkastusten ja testien tuloksista.

7. Ilmoitetun laitoksen on varmistettava, että 2 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa yksilöidyt järjestelmät, joita käytetään operatiivisessa arviointiympäristössä, ovat tämän asetuksen yhteentoimivuus-, suorituskyky- ja turvallisuusvaatimusten mukaisia.

8. Kun ilmoitettu laitos on hyväksyttävällä tavalla saattanut todentamiset päätökseen, sen on laadittava suorittamiinsa tarkastuksiin 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.