KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 1265/2007,

26. oktoober 2007,

millega kehtestatakse õhk-maa kõneside kanalisammu nõuded ühtses Euroopa taevas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus), [1] eriti selle artikli 3 lõiget 1,

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

ning arvestades järgmist:

(1) Lennuliikluse mahu tõus Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgus (edaspidi „EATMN") on viinud vajaduseni suurendada lennuliikluse juhtimise võimekust. See on tekitanud vajaduse selliste talitluslike täiustuste järele nagu õhuruumi sektorite ümberkorraldamine, mis on omakorda tekitanud täiendavate VHFide eraldamise nõudluse.

(2) Võttes arvesse, et VHFide eraldamise nõudlust aeronavigatsioonilise mobiilraadiosideteenuse puhul sagedusalal 117,975 kuni 137 MHz on raske rahuldada, ja võttes arvesse piiranguid eraldatud spektri suurendamisel ja/või sageduse taaskasutamisel, otsustas rahvusvaheline tsiviillennundusorganisatsioon (edaspidi „ICAO") vähendada kanalisammu 25 kHz-lt 8,33 kHz-le.

(3) Järgides ICAO 1994. ja 1995. aastal vastu võetud otsuseid, võeti oktoobris 1999 ICAO Euroopa regioonis lennutasandist 245 kõrgemal kasutusele kanalisamm 8,33 kHz. Algselt muutsid 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadiovarustuse olemasolu õhusõidukis kohustuslikuks seitse riiki, alates oktoobrist 2002 lisandusid 23 riiki.

(4) Paralleelselt ennustatava nõudluse kasvuga VHFide eraldamiseks otsustas ICAO 2002. aastal hakata rakendama 8,33 kHz kanalisammu lennutasandist 245 allpool ning taotles Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioonilt (Eurocontrol) selle rakendamise juhtimist. Sellele järgnevalt soovitas Eurocontroli alaline komisjon rakendada 8,33 kHz kanalisammu kõrgemal lennutasandist 195 ICAO Euroopa regioonis alates 15. märtsist 2007.

(5) Lähiaastatel on oodata jätkuvat lennuliikluse mahu suurenemist, millest tuleneb edasine nõudlus täiendavate VHFide järele. 8,33 kHz kanalisammu rakendamist lennutasandist 195 ülalpool tuleks seetõttu võtta üksnes kui esimest sammu, mille võimalik edasiarendamine tuleb talitlusliku, ohutusalase ja majandusliku mõju asjakohase hindamise põhjal tulevikus üle vaadata.

(6) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 8 lõikele 1 anti Eurocontrolile volitused arendada õhk-maa kõneside koordineeritud kasutuselevõtu nõudeid, mis põhinevad vähendatud 8,33 kHz kanalisammul. Käesolev määrus põhineb kõnealuse volituse alusel koostatud 12. oktoobri 2006. aasta aruandel.

(7) Koostalitlusvõime tagamiseks peavad 8,33 kHz kõnesidesüsteemid maa peal ja õhus oleva õhusõiduki pardal ühilduma talitluse ühiste miinimumnõuetega.

(8) Koostalitlusvõime ja tõrgeteta tegevuse saavutamisel on peamiseks aspektiks ühtse Euroopa taeva õhuruumis konkreetsete menetluste ühetaoline kohaldamine.

(9) Teave lendude valmidusest kasutada 8,33 kHz kanalisammu peab sisalduma lennuplaanis, mis on töödeldud ja mida edastavad omavahel lennujuhtimisüksused.

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

[1] ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.
[2] ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

(11) Liikmesriigid on oma avalduses ühtse Euroopa taevaga seotud sõjaliste küsimuste kohta [1] kohustunud riiklikke sõjalisi nõudeid arvesse võttes tegema üksteisega koostööd, et kõik õhuruumi kasutajad kohaldaksid õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni täielikult ja ühetaoliselt kõigis liikmesriikides.

(12) Sellise riikliku õhusõiduki kasutamine, millel puudub 8,33 kHz kanalisammuga varustus ja mis osaleb üldises lennuliikluses, võib viia lennuliikluse juhtimise töökoormuse suurenemiseni ja avaldada kahjulikku mõju EATMNi mahu- ja ohutustasemetele. Seetõttu tuleks sellise mõju minimeerimiseks võtta eesmärgiks 8,33 kHz kanalisammuga varustatud riiklike õhusõidukite võimalikult suur hulk.

(13) Transpordiks kasutatavad riiklikud õhusõidukid moodustavad selliste riiklike õhusõidukite kõige laiema kategooria, mis osalevad üldises lennuliikluses õhuruumis, mille suhtes käesolevat määrust kohaldatakse. Sellise riikliku õhusõiduki 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadiovarustust tuleb pidada esmatähtsaks.

(14) Tehnilised või rahalised piirangud võivad takistada liikmesriike teatud riiklike õhusõidukite kategooriate varustamist 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadiotega. Sellistel juhtudel tuleb komisjoni teavitada.

(15) Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peaksid ohutuse säilitamiseks koostama plaane selliste riiklike õhusõidukite kasutamise kohta, mida ei saa varustada 8,33 kHz kanalisammuga raadiotega.

(16) Pidades silmas tegevuse olemasolevate ohutustasemete hoidmist või tõstmist, tuleks liikmesriikidelt nõuda, et nad tagaksid, et asjaomased pooled viiksid läbi ohutushindamise, mis hõlmab ohutegurite kindlakstegemist, riski hindamist ja vähendamist. Nende menetluste ühtlustatud rakendamine selles määruses hõlmatud süsteemidele nõuab konkreetsete ohutusnõuete kindlakstegemist kõigi koostalitlusvõime ja toimivuse nõuete puhul.

(17) Määruse (EÜ) nr 552/2004 artikli 3 lõike 3 punkti d kohaselt peaksid koostalitlusvõimet käsitlevad rakendus-eeskirjad kirjeldama konkreetseid vastavustõendamismenetlusi, mida kasutatakse koostisosade vastavuse või nende kasutuskõlblikkuse hindamiseks ning süsteemide kontrollimiseks.

(18) Nende koostisosade turu valmisolekuaste, mille suhtes käesolevat määrust kohaldatakse, on selline, et nende vastavust ja kasutuskõlblikkust saab rahuldavalt hinnata tootmise sisekontrolli kaudu, kasutades nõukogu 22. juuli 1993. aasta otsuse 93/465/EMÜ (mis käsitleb tehnilise ühtlustamise direktiivides kasutatavaid vastavushindamismenetluse eri etappide mooduleid ning CE-vastavusmärgise kinnitamise ja kasutamise eeskirju) [2] moodulil A põhinevaid menetlusi, mis on mõeldud kasutamiseks tehnilist kooskõlastust käsitlevates direktiivides.

(19) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõike 1 kohaselt asutatud ühtse taeva komitee seisukohaga,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu ja reguleerimisala

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

2. Määrust kohaldatakse õhk-maa kõnesidesüsteemidele, mis põhinevad 8,33 kHz kanalisammul aeronavigatsioonilise mobiilraadioside teenuse 117,975 kuni 137 MHz lainepikkuse puhul, nende koostisosadele ja seotud menetlustele ning lennuandmeid töötlevatele süsteemidele, mida kasutatakse lennujuhtimisüksustes, mis osutavad teenuseid üldises lennuliikluses, nende koostisosadele ja seotud menetlustele.

3. Määrust kohaldatakse kõigile lendudele, mis osalevad üldises lennuliikluses ICAO Euroopa regioonis kõrgemal lennutasandist 195, kus liikmesriigid vastutavad lennuliiklusteenuste osutamise eest kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 550/2004, [3] välja arvatud artikkel 4, mida kohaldatakse ka lennustasandist 195 allpool.

4. Komisjoni määruse (EÜ) nr 730/2006 [4] artikli 4 esimese lõigu raames võivad liikmesriigid lubada erandeid käesolevas määruses kehtestatud lennutranspordikohustuste kohta lendude osas, mis toimuvad visuaallennureeglite järgi.

[1] ELT L 96, 31.3.2004, lk 9.

[2] EÜT L 220, 30.8.1993, lk 23.

[3] ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.

[4] ELT L 128, 16.5.2006, lk 3.

Artikkel 2

Mõisted

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

Lisaks kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „8,33 kHz kanalisamm" – 8,33 kHz vahemik kõrvuti asetsevate kanalite vahel;

2. „kanal" – arvuline näitaja, mida kasutatakse seoses kõnesidevarustuse häälestusega, mis võimaldab kasutatava raadiosidesageduse ja kanalisammu ühest tuvastamist;

3. „lennujuhtimisüksus (edaspidi „ATC-üksus")" – kas piirkondlik juhtimiskeskus, lähenemisala lennujuhtimisüksus või lennuvälja juhtimistorn;

4. „piirkondlik juhtimiskeskus (edaspidi „ACC-üksus")" – üksus, mis on loodud lennuliikluse juhtimisteenuse osutamiseks tema vastutuse all olevates piirkondades juhitavatele lendudele;

5. „visuaallennureeglite järgi toimuvad lennud (VFR-lennud)" – lennud, mida teenindatakse 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 2. lisas ([1]) määratletud visuaallennureeglite järgi;

6. „VHFi eraldamine" – aeronavigatsiooniteenusele VHFi määramine kõnesideseadmete kasutamiseks;

7. „nihkuva kandja süsteem" – süsteem, mida kasutatakse olukordades, kus üks vastuvõtja-saatja kombinatsioon ei saa tagada raadiosidet ja kus sidehäirete minimeerimiseks nihutatakse signaale peamiselt kandesageduselt;

8. „määratud tegevuspiirkond" – õhuruum, kus kindlat teenust osutatakse ja kus sellele teenusele võimaldatakse sageduskaitset;

9. „käitaja" – õhusõidukite käitamisega tegelev või kõnealust teenust pakkuv isik, organisatsioon või ettevõte;

10. „töökoht" – sisustus ja tehnilised seadmed, mida kasutades teevad lennuliiklusteenistuse töötajad oma tööd;

11. „raadiotelefonside" – raadioside vorm, mis on eelkõige mõeldud teabe vahetamiseks kõne kujul;

12. „kirjalik kokkulepe" – kokkulepe kahe kõrvuti asetseva ATC-üksuse vahel, milles määratakse kindlaks, kuidas nende vastavaid lennujuhtimiskohustusi koordineeritakse;

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

14. „riiklik õhusõiduk" – igasugune õhusõiduk, mida kasutab kaitsevägi, toll või politsei;

15. „transpordiks kasutatav riiklik õhusõiduk" – fikseeritud tiibadega riiklik õhusõiduk, mis on mõeldud inimeste ja/või kauba veoks.

Artikkel 3

Koostalitlusvõime ja toimivuse nõuded

1. Ilma et see piiraks artikli 5 kohaldamist, tagavad käitajad, et hiljemalt 15. märtsiks 2008 on nende õhusõidukid varustatud 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmetega.

2. Lisaks 8,33 kHz kanalisammu võimelisusele peab artiklis 1 viidatud seadmeid saama häälestada 25 kHz kanalisammuga kanalitele ja käitada keskkonnas, mis kasutab nihkuvaid kandesagedusi.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et hiljemalt 3. juuliks 2008 teisendatakse kõik VHF eraldused 8,33 kHz kanalisammuga eraldusteks sektorites lennutasandil 195 või sellest ülalpool.

([1]) 10. väljaanne, juuli 2005 – www.icao.int

4. Lõiget 3 ei kohaldata sektorite suhtes, kus rakendatakse 25 kHz kanalisammuga nihkuva kandja süsteemi.

5. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada asjaomastest VHF eraldustest teatamine aeronavigatsiooniteenuse osutajatele.

6. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad rakendavad lõikes 5 osutatud VHF-sagedusi. Kui mingitel erakorralistel asjaoludel ei ole võimalik täita lõikes 3 nimetatud nõudeid, teatab liikmesriik põhjustest komisjonile.

7. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et nende 8,33 kHz kanalisammuga kõnesidesüsteemide talitlus on kooskõlas I lisa punktis 1 kirjeldatud ICAO standarditega.

8. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et nende 8,33 kHz kanalisammuga kõnesidesüsteemid võimaldavad toimivuselt rahuldava kõneside lennujuhtide ja pilootide vahel määratud tegevuspiirkonna ulatuses.

9. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et saatja/vastuvõtja põhikoostisosa talitlus, mis on paigaldatud 8,33 kHz kanalisammuga kõnesidesüsteemi, ühildub I lisa punktis 1 nimetatud ICAO standarditega, mis käsitlevad sageduse stabiilsust, modulatsiooni, tundlikkust, tõhusat vastuvõtu-ribalaiust ja kõrval asetseva kanali tõrjumist.

10. Käitajad tagavad, et lõiget 1 kohaldades nende õhusõidukite pardale paigaldatud 8,33 kHz kanalisammuga kõnesidesüsteemide talitlus on kooskõlas I lisa punktis 2 kirjeldatud ICAO standarditega.

11. I lisa punktis 3 kirjeldatud Euroopa tsiviillennunduse seadmete organisatsiooni (Eurocae) dokumenti käsitatakse piisava nõuetele vastavuse tõendamise vahendina seoses sageduse stabiilsuse, modulatsiooni, tundlikkuse, tõhusa vastuvõturibalaiuse ja kõrval asetseva kanali tõrjumise nõuetega, mis on määratletud I lisa punktis 2 kirjeldatud ICAO standardites.

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

a) teave lennu 8,33 kHz võimelisusest tuleb edastada ATC-üksuste vahel;

b) teave lennu 8,33 kHz võimelisusest tuleb teha kättesaadavaks asjakohases töökohas;

c) lennujuhil peavad olema vahendid lennu 8,33 kHz võimelisuse teabe muutmiseks.

Artikkel 4

Seonduvad menetlused

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

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad ja käitajad tagavad, et nende õhk-maa kõnesidemenetlused on kooskõlas I lisa punktis 4 kirjeldatud ICAO sätetega.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et menetlused, mida kohaldatakse 8,33 kHz kanalisammu võimelise varustusega ja varustuseta õhusõidukitele, täpsustatakse ACC-de vahelistes kirjalikes kokkulepetes.

4. Käitajad, kes käitavad artikli 1 lõikes 3 osutatud lende lennutasandist 195 kõrgemal, ja nende nimel tegutsevad agendid tagavad, et lisaks tähele S ja/või muudele vastavatele tähtedele lisatakse täht Y lennuplaanis punktile 10 õhusõiduki kohta, millel on 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadiovarustus, või tähis STS/EXM833 punktile 18 õhusõiduki kohta, millel seda ei ole, kuid mis on vabastatud kohustuslikust kandevarustusest. Õhusõiduki kohta, mis on võimeline lendama lennutasandist 195 kõrgemal ja millel on 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmed, kuid mis kavatseb lennata allpool seda tasandit, lisatakse lennuplaanis punktile 10 täht Y.

5. Juhul kui lennul 8,33 kHz kanalisammu võimelisus muutub, peavad käitajad või nende nimel tegutsevad agendid saatma IFPSile parandusteate vastavale punktile lisatud kohase näitajaga.

6. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et IFPS töötleb ja levitab lennuplaanidega saadud teavet 8,33 kHz kanalisammu võimelisuse kohta.

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

Artikkel 5

Riiklik õhusõiduk

1. Liikmesriigid tagavad, et transpordiks kasutatavad riiklikud õhusõidukid varustatakse 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmetega hiljemalt 3. juuliks 2008.

2. Ilma et see piiraks riiklike õhusõidukite kohta teabe edastamise siseriiklikke menetlusi, peavad liikmesriigid edastama komisjonile hiljemalt 3. jaanuariks 2008 nimekirja transpordiks kasutatavatest riiklikest õhusõidukitest, mida ei varustata lõike 1 kohaselt 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmetega järgmistel põhjustel:

a) eemaldamine käitlusest 31. detsembriks 2010;

b) hankepiirangud.

Kui hankepiirangud takistavad lõike 1 järgimist, teatab liikmesriik komisjonile 3. jaanuariks 2008 asjakohaste õhusõidukite nimekirja ja kuupäeva, mis ajaks need varustatakse 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmetega. See kuupäev ei saa olla hilisem kui 31. detsember 2012.

3. Liikmesriigid tagavad, et riiklikud mitte-transpordiks kasutatavad õhusõidukid varustatakse 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmetega 31. detsembriks 2009, ilma et see piiraks lõike 4 kohaldamist.

4. Ilma et see piiraks riiklike õhusõidukite kohta teabe edastamise siseriiklikke menetlusi, edastavad liikmesriigid komisjonile hiljemalt 30. juuniks 2009 nimekirja mitte-transpordiks kasutatavatest riiklikest õhusõidukitest, mida ei varustata lõike 3 kohaselt 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmetega järgmistel põhjustel:

a) mõjuvad tehnilised või eelarvepiirangud;

b) eemaldamine käitlusest 31. detsembriks 2010;

c) hankepiirangud.

Kui hankepiirangud takistavad lõike 3 järgimist, teatab liikmesriik komisjonile 30. juuniks 2009 asjakohaste õhusõidukite nimekirja ja kuupäeva, mis ajaks need varustatakse 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmetega. See kuupäev ei saa olla hilisem kui 31. detsember 2015.

5. Lennuliiklusteenuse osutajad tagavad, et riiklikele õhusõidukitele, mis ei ole varustatud 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega raadioseadmetega, saab siiski teenust osutada, kui neid saab ohutult juhtida lennuliikluse juhtimissüsteemi mahupiirangute ulatuses UHF-sagedusel või 25 kHz VHF-sagedustel.

6. Liikmesriigid avaldavad 8,33 kHz kanalisammu võimelisuse varustuseta riiklike õhusõidukite juhtimise menetlused riiklikes aeronavigatsioonilise teabe kogumikes.

7. Lennuliiklusteenuse osutajad teatavad neid ametisse määranud liikmesriigile iga-aastaselt oma plaanidest 8,33 kHz kanalisammu võimelisuse varustuseta riiklikele õhusõidukitele teenuse osutamise osas, võttes arvesse lõikes 6 viidatud menetlustega seotud mahupiirangud.

Artikkel 6

Ohutusnõuded

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et kõikidele artikli 1 lõikes 2 osutatud olemasoleva süsteemi muudatustele või uute süsteemide kasutuselevõtmisele eelneb ohuhindamine, mis hõlmab ohutegurite kindlakstegemist, riski hindamist ja vähendamist ning mille viivad läbi asjaomased pooled.

Selle ohutushindamise ajal arvestatakse II lisas kirjeldatud ohutusnõudeid miinimumnõuetena.

Artikkel 7

Koostisosade vastavus või kasutuskõlblikkus

1. Enne määruse (EÜ) nr 552/2004 artiklis 5 osutatud EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni väljastamist peavad artikli 1 lõikes 2 viidatud süsteemide koostisosade tootjad hindama nende koostisosade vastavust või kasutuskõlblikkust vastavalt käesoleva määruse III lisa A osas sätestatud nõuetele, ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist.

2. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1592/2002 [1] vastavad lennukõlblikuks tunnistamise menetlused, kui neid rakendatakse artikli 1 lõikes 2 viidatud süsteemi õhusõiduki pardal olevatele koostisosadele, loetakse nende koostisosade vastavuse hindamisel aktsepteeritud menetlusteks, kui need sisaldavad tõendeid käesoleva määruse koostalitlusvõime, toimivus- ja ohutusnõuetele vastavuse kohta.

[1] EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1.

Artikkel 8

Süsteemide vastavustõendamine

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes saavad tõendada või on tõendanud, et nad täidavad IV lisas sätestatud tingimusi, peavad hindama artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavust III lisa C osas sätestatud nõuetele.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes ei saa tõendada, et nad täidavad IV lisas sätestatud tingimusi, peavad sõlmima allhankelepingu teavitatud asutusega artikli 1 lõikes 2 osutatud süsteemide vastavustõendamise läbiviimiseks. Vastavustõendamine tuleb läbi viia III lisa D osas sätestatud nõuete kohaselt.

Artikkel 9

Lisanõuded

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad tagavad, et kõik asjaomased töötajad on piisavalt teadlikud käesolevas määruses sätestatud nõuetest ning et nad on adekvaatselt koolitatud oma tööülesannete täitmiseks.

2. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et lendude planeerimisega seotud IFPS-i töötajad on piisavalt teadlikud käesolevas määruses sätestatud nõuetest ning et nad on adekvaatselt koolitatud oma tööülesannete täitmiseks.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad:

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

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

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

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

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

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

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

5. Artikli 3 lõikes 1 määratletud käitajad võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et raadioseadmeid käitavad töötajad on täielikult teadlikud käesolevast määrusest, et nad on nende seadmete kasutamiseks adekvaatselt koolitatud ja et juhised on kokpitis võimaluse korral kättesaadavad.

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

Artikkel 10

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 26. oktoober 2007

Komisjoni nimel

asepresident

Jacques BARROT

I LISA

Artiklis 3 ja 4 osutatud sätted ja standardid

1. ICAO dokumendi lisa 10, III köide, 2. osa (esimene väljaanne – juuli 1995, sisaldab muudatust nr 80), 2. peatükk „Aeronautical Mobile Service", punkt 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics" ja punkt 2.2 „System characteristics of the ground installations".

2. ICAO dokumendi lisa 10, III köide, 2. osa (esimene väljaanne – juuli 1995, sisaldab muudatust nr 80), 2. peatükk „Aeronautical Mobile Service", punkt 2.3.1 „Transmitting function" ja punkt 2.3.2 „Receiving function", välja arvatud alapunkt 2.3.2.8 „VDL – Interference Immunity Performance".

3. Eurocae dokument ED-23B (muudatus 3, detsember 1997) „Minimum Operational Performance Specification for Airborne VHF Receiver-Transmitter operating in the frequency range 117,975–137,000 MHz".

4. ICAO PANS-ATM dokument 4444 (14. väljaanne – 2001, sisaldab muudatust nr 4), punkt 12.3.1.4 „8,33 kHz channel spacing".

II LISA

Artiklis 6 osutatud ohutusnõuded

1. Artikli 3 lõigetes 1 ja 12 sätestatud koostalitlusvõime ja toimivuse nõuded loetakse samuti ohutusnõueteks.

2. Artikli 4 lõigetes 1 ja 2 sätestatud seonduvad menetlusnõuded loetakse samuti ohutusnõueteks.

3. Artikli 5 lõigetes 1, 3, 5 ja 7 sätestatud riiklike õhusõidukite nõuded loetakse samuti ohutusnõueteks.

4. Artikli 9 lõigetes 1, 3, 5 ja 6 sätestatud nõuetelevastavust toetavad nõuded loetakse samuti ohutusnõueteks.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad tagama, et lennujuhi inimese-masina liides VHF kanalite kuvamiseks on kooskõlas VHF raadiotelefonside menetlustega.

6. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad hindama mõju, mis tuleneb 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega varustuseta õhusõidukite laskumisest allapoole lennutasandit 195, võttes arvesse selliseid faktoreid nagu minimaalne ohutu lennukõrgus merepinnast, ja otsustavad, kas muudatused sektorimahus või õhuruumi kujundamises/struktuurides on vajalikud.

7. Liikmesriigid peavad tagama, et 25 kHz kanalisammult 8,33 kHz kanalisammule üleminekul rakendatakse vähemalt neljanädalast katseaega, mille jooksul tehakse kindlaks ohutu toimimine enne ICAO dokumendi 7754 tabelis COM2 sätestatud kooskõlastamist.

8. Liikmesriigid peavad tagama, et üleminekud 25 kHz kanalisammult 8,33 kHz kanalisammule toimuvad vastavalt Euroopa sageduste haldamise käsiraamatu (ICAO Euroopa dokument 011, 2005) II osas „VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria” kirjeldatud ICAO sagedusplaneerimise kriteeriumidele.

III LISA

A OSA

ARTIKLIS 7 OSUTATUD KOOSTISOSADE VASTAVUSE VÕI KASUTUSKÕLBLIKKUSE HINDAMISE NÕUDED

1. Vastavustõendamise toimingud näitavad koostisosade vastavust käesoleva määruse talitlusnõuetele või 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

TOOTE SISEKONTROLLI MOODUL

1. Käesolevas moodulis kirjeldatakse menetlust, mille käigus tootja või tema ühenduses registreeritud volitatud esindaja, kes täidab punktis 2 sätestatud kohustusi, tagab ja kinnitab, et asjaomased koostisosad vastavad käesoleva määruse nõuetele. Tootja või tema ühenduses registreeritud 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 tehnilise dokumentatsiooni ja tema või tema ühenduses registreeritud volitatud esindaja peab seda säilitama vähemalt 10 aastat alates viimaste koostisosade valmistamisest asjakohaste järelvalveasutuste kontrolli jaoks ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate jaoks, kes neid koostisosi oma süsteemidesse integreerivad. Tootja või tema ühenduses registreeritud volitatud esindaja teavitavad liikmesriike sellest, kus ja kuidas on kõnealune tehniline dokumentatsioon kättesaadav.

3. Kui tootja ei ole ühenduses registreeritud, määrab ta isiku(d), kes toob/toovad koostisosad ühenduse turule. Nimetatud isik(ud) teavitab/teavitavad liikmesriike sellest, kus ja kuidas on tehniline dokumentatsioon kättesaadav.

4. Tehniline dokumentatsioon peab võimaldama hinnata koostisosade vastavust käesoleva määruse nõuetele. Dokumentatsioon peab hõlmama koostisosade konstruktsiooni, tootmist ja toimimist niivõrd, kui see on hindamise jaoks vajalik.

5. Tootja või tema volitatud esindaja peab säilitama koos tehnilise dokumentatsiooniga vastavuse või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni koopiat.

C OSA

ARTIKLI 8 LÕIKES 1 OSUTATUD SÜSTEEMIDE VASTAVUSTÕENDAMISE NÕUDED

1. Artikli 1 lõikes 2 kirjeldatud süsteemide vastavustõendamine näitab nende süsteemide vastavust käesoleva määruse koostalitlusvõime, toimivus- ja ohutusnõuetele süsteemide käitamise konteksti peegeldavas keskkonnas. Eelkõige peab:

   — õhk-maa sidesüsteemide vastavustõendamine näitama, et 8,33 kHz kanalisamm on VHF õhk-maa kõnesides kasutusel vastavalt artikli 3 lõikele 3 ja et 8,33 kHz kõnesammuga kõnesidesüsteemide toimimine on kooskõlas artikli 3 lõikega 7;

   — lennuandmete töötlemise süsteemide vastavustõendamine näitama, et artikli 3 lõikes 12 kirjeldatud funktsionaalsust rakendatakse nõuetekohaselt.

2. Artikli 1 lõikes 2 määratletud süsteemide vastavustõendamine tuleb läbi viia kooskõlas asjakohaste ja tunnustatud katsemeetoditega.

3. Artikli 1 lõikes 2 määratletud süsteemide vastavustõendamisel kasutatud katsevahendid peavad olema on asjakohaste funktsioonidega.

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

— rakendamise kirjeldus;

— aruanne kontrollimiste ja katsete kohta enne süsteemi kasutuselevõtmist.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja juhib vastavustõendamist ja eelkõige:

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

— kontrollima, et katsekava kirjeldaks artikli 1 lõikes 2 kirjeldatud süsteemide integreerimist töö- ja tehnilisse katsekeskkonda;

— kontrollima, et katsekava hõlmaks täielikult käesoleva määruse kohaldatavad koostalitlusvõime, toimivus- ja ohutusnõuded;

— tagama tehnilise dokumentatsiooni ja katsekava järjepidevuse ja kvaliteedi;

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

— läbi viima kontrollimised ja katsed vastavalt katsekavale;

— koostama aruande kontrollimiste ja katsete tulemuste kohta.

6. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et toimivas katsekeskkonnas käitatud artikli 1 lõikes 2 määratletud 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 8 LÕIKES 2 OSUTATUD SÜSTEEMIDE VASTAVUSTÕENDAMISE NÕUDED

1. Artikli 1 lõikes 2 kirjeldatud süsteemide vastavustõendamine näitab nende süsteemide vastavust käesoleva määruse koostalitlusvõime, toimivus- ja ohutusnõuetele süsteemide käitamise konteksti peegeldavas keskkonnas. Eelkõige peab:

— õhk-maa sidesüsteemide vastavustõendamine näitama, et 8,33 kHz kanalisamm on VHF õhk-maa kõnesides kasutusel vastavalt artikli 3 lõikele 3 ja et 8,33 kHz kanalisammuga kõnesidesüsteemide toimimine on kooskõlas artikli 3 lõikega 7;

— lennuandmete töötlemise süsteemide vastavustõendamine näitama, et artikli 3 lõikes 12 kirjeldatud funktsionaalsust rakendatakse nõuetekohaselt.

2. Artikli 1 lõikes 2 määratletud süsteemide vastavustõendamine tuleb läbi viia kooskõlas asjakohaste ja tunnustatud katsemeetoditega.

3. Artikli 1 lõikes 2 määratletud süsteemide vastavustõendamisel kasutatud katsevahendid peavad olema asjakohaste funktsioonidega.

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

   — rakendamise kirjeldus;

   — aruanne kontrollimiste ja katsete kohta enne süsteemi kasutuselevõtmist.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab kindlaks määrama sobiva töö- ja tehnilise keskkonna, mis peegeldab töökeskkonda, ja laskma vastavustõendamise läbi viia teavitatud asutusel.

6. Teavitatud asutus juhib vastavustõendamist ja eelkõige:

   — kontrollima, et katsekava kirjeldaks artikli 1 lõikes 2 kirjeldatud süsteemide integreerimist töö- ja tehnilisesse keskkonda;

   — kontrollima, et katsekava hõlmaks täielikult käesoleva määruse kohaldatavad koostalitlusvõime, toimivus- ja ohutusnõuded;

   — tagama tehnilise dokumentatsiooni ja katsekava järjepidevuse ja kvaliteedi;

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

   — läbi viima kontrollimised ja katsed vastavalt katsekavale;

   — koostama aruande kontrollimiste ja katsete tulemuste kohta.

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

8. Vastavustõendamise rahuldava lõpetamise korral koostab teavitatud asutus vastavussertifikaadi enda poolt läbi viidud tegevuste kohta.

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

IV LISA

Artiklis 8 osutatud tingimused

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

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud personal viib kontrollimisi läbi maksimaalse võimaliku professionaalse usaldusväärsusega ja maksimaalse võimaliku tehnilise pädevusega ning on vaba igasugusest nende otsustusvõimet või nende kontrollimiste tulemusi mõjutada võivast survest ja stiimulitest, eriti rahalist tüüpi stiimulitest eelkõige selliste isikute või isikute rühmade poolt, keda kontrollimiste tulemused mõjutavad.

3. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud personalil on juurdepääs varustusele, mis võimaldab neil vajalikke katseid korralikult läbi viia.

4. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud personalil on usaldusväärne tehniline ja kutseväljaõpe, rahuldavad teadmised nende poolt läbi viidavate vastavustõendamiste nõuete kohta, selliste tegevuste jaoks piisav kogemus ning nõutav oskus koostada deklaratsioone, dokumente ja aruandeid vastavustõendamiste läbiviimise kohta.

5. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja peab tagama, et vastavustõendamisse kaasatud personal on võimeline kontrollimisi erapooletult läbi viima. Nende töötasu ei tohi sõltuda läbiviidud kontrollimiste arvust või kontrollimiste tulemustest.