Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1265/2007

af 26. oktober 2007

om krav til luft-til-jord-talekanaladskillelse for det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 283 af 27.10.2007, s. 25)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1265/2007

af 26. oktober 2007

om krav til luft-til-jord-talekanaladskillelse for det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (»interoperabilitetsforordningen«) ([1]), særlig artikel 3, stk. 1,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ([2]), særlig artikel 8, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Øget flytrafik inden for det europæiske lufttrafikstyringsnet (i det følgende benævnt »EATMN«) har betydet øgede krav til lufttrafikstyringskapaciteten. Dette har skabt et behov for operationelle forbedringer — såsom genopdeling af flyvekontrolsektorerne — hvilket har skabt et behov for yderligere VHF-tildelinger.

(2) Da det er vanskeligt at opfylde behovet for VHF-tildelinger til mobil radiokommunikation inden for frekvensbåndet 117,975-137 MHz inden for luftfartssektoren — og i lyset af de begrænsede muligheder for at udvide frekvensområdet og/eller genbruge frekvenser — besluttede Organisationen for International Civil Luftfart (i det følgende benævnt »ICAO«) at mindske kanaladskillelsen fra 25 til 8,33 kHz.

(3) Efter ICAO's beslutninger truffet i 1994 og 1995 blev der i oktober 1999 indført en kanaladskillelse på 8,33 kHz over flyveniveau (i det følgende benævnt »FL«) 245 i ICAO EUR-området. Oprindeligt indførte syv stater obligatorisk montering af dette radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, i fly, og efterfølgende har yderligere 23 stater indført obligatorisk montering siden oktober 2002.

(4) I tråd med det forudsete øgede behov for VHF-tildelinger besluttede ICAO i 2002 at fortsætte med indførelsen af en kanaladskillelse på 8,33 kHz under FL 245 og anmodede Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) om at håndtere gennemførelsen. Eurocontrols Stående Kommission anbefalede efterfølgende at fortsætte med indførelse af en kanaladskillelse på 8,33 kHz over FL 195 i ICAO EUR-området fra den 15. marts 2007.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.
([2]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

▼B

(5) Der forventes øget trafik i de kommende år, hvilket vil stille større krav til VHF-udstyret. Det bør derfor overvejes at indføre 8,33 kHz-kanaladskillelse over FL 195 som et første skridt, som skal evalueres med henblik på en eventuel udvidelse af ordningen senere hen på basis af en grundig analyse af de operationelle, sikkerhedsmæssige og økonomiske konsekvenser.

(6) Eurocontrol har i medfør af artikel 8, stk. 1, i forordning (EF) nr. 549/2004 fået mandat til at udarbejde krav til samordnet indførelse af luft-til-jord-talekommunikation på basis af den reducerede 8,33 kHz-kanaladskillelse. Forordningen er baseret på Eurocontrols rapport af 12. oktober 2006.

(7) Med henblik på at sikre interoperabilitet skal 8,33 kHz-luft-til-jord-talekommunikationssystemer overholde fælles minimumspræstationskrav.

(8) Den ensartede anvendelse af specifikke procedurer inden for det fælles europæiske luftrum er afgørende for opnåelsen af interoperabilitet og gnidningsløse operationer.

(9) Oplysninger om, hvorvidt luftfartøjer kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, bør indgå i flyveplanen og behandles og overføres mellem flyvekontrolenhederne.

(10) Forordningen bør ikke omfatte militære operationer og militærtræningsflyvning som nævnt i artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004.

(11) Medlemsstaterne forpligtede sig i en erklæring om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum [1] til at samarbejde indbyrdes under hensyn til nationale militære krav for at opnå, at begrebet »fleksibel udnyttelse af luftrummet« anvendes fuldt ud og på en ensartet måde af alle luftrumsbrugere i alle medlemsstater. Med henblik herpå bør luft-til-jord-talekommunikation på basis af den reducerede 8,33 kHz-kanaladskillelse anvendes af alle luftrumsbrugere.

(12) Håndteringen af statsluftfartøjer, der ikke kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, og som anvendes til almen lufttrafik, kan medføre en øget arbejdsbyrde for flyvekontrolenhederne og få negative konsekvenser for EATMN's kapacitet og sikkerhedsniveau. Med henblik på at begrænse sådanne konsekvenser bør statsluftfartøjer i størst muligt omfang udstyres med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8.33 kHz.

(13) Statsluftfartøjer af transporttypen udgør den største kategori inden for statsluftfartøjer, der anvendes til almen lufttrafik i det luftrum, som forordningen finder anvendelse på. Det bør derfor prioriteres at udstyre sådanne statsluftfartøjer med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

[1] EUT L 96 af 31.3.2004, s. 9.

▼B

(14) Hindringer af teknisk eller økonomisk karakter kan forhindre visse medlemsstater i at udstyre visse typer statsluftfartøjer med radioer, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz. Kommissionen bør underrettes om sådanne tilfælde.

(15) Luftfartstjenesteudbydere bør udarbejde planer for håndtering af statsluftfartøjer, som ikke kan udstyres med radioer, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, med henblik på at opretholde sikkerhedsniveauet.

(16) Med henblik på at opretholde eller forbedre det eksisterende sikkerhedsniveau i operationerne bør medlemsstaterne forpligtes til at sikre, at de berørte parter gennemfører en sikkerhedsvurdering, herunder fareidentifikation, risikovurdering og risikoreduktion. En harmoniseret anvendelse af disse rutiner på de systemer, der er omfattet af denne forordning, forudsætter, at der fastsættes specifikke sikkerhedskrav til interoperabilitet og præstationer.

(17) I henhold til artikel 3, stk. 3, litra d), i forordning (EF) nr. 552/2004 bør gennemførelsesbestemmelser om interoperabilitet beskrive de særlige procedurer for overensstemmelsesvurdering eller anvendelsesegnethed for komponenter samt verifikation af systemerne.

(18) Markedets modenhed over for de komponenter, som forordningen finder anvendelse på, er således, at deres overensstemmelse eller anvendelsesegnethed kan vurderes på tilfredsstillende vis gennem intern produktionskontrol under anvendelse af procedurer, der er baseret på modul A i bilaget til Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen«, med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering ([1]).

(19) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum nedsat i medfør af artikel 5, stk. 1, i forordning (EF) nr. 549/2004 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Forordningen fastlægger krav til samordnet indførelse af luft-til-jord-talekommunikation på basis af 8,33 kHz-kanaladskillelse.

([1]) EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23.

▼B

2. Forordningen finder anvendelse på luft-til-jord-talekommunikationssystemer for mobil radiokommunikation inden for luftfartssektoren på basis af 8,33 kHz-kanaladskillelse inden for frekvensbåndet 117,975-137 MHz, på deres komponenter og tilhørende procedurer og på flyvedatabehandlingssystemer, der benyttes af flyvekontrolenheder, som betjener den almene lufttrafik, og deres komponenter og tilhørende procedurer.

3. Forordningen finder anvendelse på alle flyvninger inden for almen lufttrafik over FL 195 i luftrummet i ICAO EUR-området, hvor medlemsstater leverer lufttrafiktjenester i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 ([1]), undtagen artikel 4, som ligeledes finder anvendelse på flyvninger under FL 195.

4. I henhold til artikel 4, stk. 1, i Kommissionens forordning (EF) nr. 730/2006 ([2]) kan medlemsstaterne give dispensation fra forpligtelser vedrørende luftfartsudstyr i henhold til nærværende forordning for flyvninger udført efter visuelflyvereglerne.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

Følgende definitioner finder tillige anvendelse:

1) »8,33 kHz-kanaladskillelse«: en adskillelse på 8,33 kHz mellem tilstødende kanaler

2) »kanal«: en numerisk designator, som anvendes i forbindelse med tuning af talekommunikationsudstyr, og som gør det muligt at identificere radiokommunikationsfrekvensen og kanaladskillelsen

3) »flyvekontrolenhed« (i det følgende benævnt »ATC-enhed«): områdekontrolcentral, indflyvningskontrolenhed eller en flyveplads' kontroltårn

4) »områdekontrolcentral« (i det følgende benævnt »ACC«): en enhed, der er oprettet for at yde flyvekontroltjeneste for kontrollerede flyvninger i et kontrolområde under dens ansvarsområde

▼M1

5) »flyvninger udført efter visuelflyvereglerne (VFR-flyvninger)«: flyvninger udført efter visuelflyvereglerne

▼B

6) »VHF-tildeling«: tildelingen af en VHF-frekvens til en luftfartstjeneste med henblik på betjening af talekommunikationsudstyr

7) »system med forskudt bærebølge«: et system, der anvendes i situationer, hvor radiodækningen ikke kan sikres ved hjælp af en enkelt modtager/sender-kombination, og hvor signalerne er forskudt fra hovedbærefrekvensen for at minimere interferensproblemer

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.
([2]) EUT L 128 af 16.5.2006, s. 3.

▼B

8) »tildelt operationel dækning«: det luftrum, hvori en specifik tjeneste leveres, og hvor tjenesten nyder frekvensbeskyttelse

9) »operatør«: en person, organisation eller virksomhed, som udfører eller tilbyder at udføre en luftfartsoperation

10) »arbejdsplads«: møbler og teknisk udstyr, hvor medlemmer af lufttrafiktjenestens personale udfører opgaver som led i deres arbejde

11) »radiotelefoni«: en form for radiokommunikation, som hovedsagelig har til formål at udveksle oplysninger i form af tale

12) »aftalebrev«: en aftale mellem to tilstødende ATC-enheder om, hvordan deres ATC-opgaver skal koordineres

13) »Integrated Initial Flight Plan Processing System« (i det følgende benævnt »IFPS«): et system under det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet, gennem hvilket en centraliseret flyplanbehandlings- og distributionstjeneste, som tager sig af modtagelse, validering og distribution af flyveplaner, leveres i det luftrum, hvori denne forordning finder anvendelse

14) »statsluftfartøj«: et luftfartøj, der anvendes inden for militæret, toldmyndighederne og politiet

15) »statsluftfartøjer af transporttypen«: fastvingede statsluftfartøjer, der er udviklet med henblik på befordring af personer og/eller gods.

Artikel 3

Interoperabilitets- og præstationskrav

1. Med forbehold af artikel 5 sikrer operatører, at deres luftfartøjer senest den 15. marts 2008 er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

2. Ud over evnen til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz skal udstyret i stk. 1 kunne tune ind på kanaler med 25 kHz-kanaladskillelse og operere i et miljø med forskudt bærefrekvens.

3. Luftfartstjenesteudbydere sikrer, at alle VHF-tildelinger senest den 3. juli 2008 konverteres til 8,33 kHz-kanaladskillelse for sektorer med et lavere niveau på eller over FL 195.

4. Stk. 3 finder ikke anvendelse på sektorer, hvor der anvendes et 25 kHz-system med forskudt bærebølge.

5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passende VHF-tildelinger meddeles.

▼B

6. Luftfartstjenesteudbydere gennemfører VHF-tildelingerne i stk. 5. Er det på grund af ekstraordinære omstændigheder ikke muligt at overholde stk. 3, meddeler medlemsstaterne Kommissionen årsagerne hertil.

7. Luftfartstjenesteudbyderne sikrer, at deres 8,33 kHz-talekommunikationssystemers præstationer lever op til ICAO-standarderne i bilag I, del 1.

8. Luftfartstjenesteudbyderne sikrer, at deres 8,33 kHz-talekommunikationssystemer giver mulighed for en operationelt acceptabel talekommunikation mellem flyveledere og piloter inden for den tildelte operationelle dækning.

9. Luftfartstjenesteudbyderne sikrer, at præstationsevnen for den modtager/sender-jordkomponent, der er installeret i 8,33 kHz-talekommunikationssystemerne lever op til ICAO-standarderne i bilag I, del 1, for så vidt angår frekvensstabilitet, modulation, følsomhed, reelt accepteret båndbredde og nabokanalselektivitet.

10. Operatørerne sikrer, at præstationerne for de 8,33 kHz-talekommunikationssystemer, der er monteret om bord på deres luftfartøjer i henhold til stk. 1, lever op til ICAO-standarderne i bilag I, del 2.

11. European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae)-dokumentet i bilag I, del 3, skal anses for at være tilstrækkeligt bevis for overholdelse af kravene om frekvensstabilitet, modulation, følsomhed, reelt accepteret båndbredde og nabokanalselektivitet i henhold til ICAO-standarderne i bilag I, del 2.

12. Luftfartstjenesteudbydere indfører følgende anmeldelses- og indledende samordningsprocesser i deres flyvedatabehandlingssystemer i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1032/2006 ([1]):

a) Oplysningerne om en flyvnings evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz skal overføres mellem ATC-enhederne.

b) Oplysningerne om en flyvnings evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz skal gøres tilgængelige på den relevante arbejdsplads.

c) Flyvelederen skal kunne ændre oplysningerne om en flyvnings evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

Artikel 4

Tilhørende procedurer

1. Luftfartstjenesteudbydere og operatører sikrer, at alle seks cifre i den numeriske designator anvendes til at identificere sendekanalen i VHF-radiotelefonikommunikationer, undtagen hvis både femte og sjette ciffer er nuller, i hvilket tilfælde kun de første fire cifre anvendes.

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

▼B

2. Luftfartstjenesteudbydere og operatører sikrer, at deres luft-til-jord-talekommunikationsprocedurer lever op til ICAO-standarderne i bilag I, del 4.

3. Luftfartstjenesteudbydere sikrer, at de procedurer, der finder anvendelse på luftfartøjer, der er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, og luftfartøjer, der er udstyret med radioudstyr, der ikke kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, fastlægges i aftalebrevene mellem områdekontrolcentralerne.

4. Operatører, der gennemfører flyvninger som nævnt i artikel 1, stk. 3, over FL 195, og operatører, der agerer på deres vegne, sikrer, at ud over bogstavet S og/eller andre bogstaver indsættes bogstavet Y efter behov i punkt 10 i flyveplanen for luftfartøjer, der er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, eller at indikatoren STS/EXM833 indsættes i punkt 18 for luftfartøjer, der ikke har sådant udstyr, men som har fået fritagelse for det obligatoriske luftfartsudstyr. Luftfartøjer, der normalt kan flyve over FL 195 med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, men som planlægger flyvninger under dette niveau, indsætter bogstavet Y i punkt 10 i flyveplanen.

5. I tilfælde af en ændring af status for en flyvnings evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz sender operatørerne eller de operatører, der agerer på deres vegne, en ændringsmeddelelse til IFPS med den relevante indikator indsat i det relevante punkt.

6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre IFPS-processerne og distribuerer oplysninger om den 8,33 kHz-status, der er modtaget i flyveplanerne.

Artikel 5

Statsluftfartøjer

1. Medlemsstaterne sikrer, at statsluftfartøjer af transporttypen senest den 3. juli 2008 er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

2. Med forbehold af nationale procedurer for meddelelse af oplysninger om statsluftfartøjer meddeler medlemsstaterne senest den 3. januar 2008 Kommissionen listen over de statsluftfartøjer af transporttypen, der ikke vil blive udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, jf. stk. 1, som følge af

a) tilbagetrækning fra operationel tjeneste inden den 31. december 2010

b) anskaffelsesproblemer.

Når anskaffelsesproblemer er til hinder for, at stk. 1 overholdes, meddeler medlemsstaterne ligeledes senest den 3. januar 2008 Kommissionen, hvilken dato de pågældende luftfartøjer vil blive udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz. Denne dato fastsættes til senest den 31. december 2012.

▼B

3. Medlemsstaterne sikrer, at statsluftfartøjer af ikke-transporttypen senest den 31. december 2009 er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

4. Med forbehold af nationale procedurer for meddelelse af oplysninger om statsluftfartøjer meddeler medlemsstaterne senest den 30. juni 2009 Kommissionen listen over de statsluftfartøjer af ikke-transporttypen, der ikke vil blive udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, jf. stk. 3, som følge af:

a) afgørende hindringer af teknisk eller økonomisk karakter

b) tilbagetrækning fra operationel tjeneste inden den 31. december 2010

c) anskaffelsesproblemer.

Når anskaffelsesproblemer er til hinder for, at stk. 3 overholdes, meddeler medlemsstaterne ligeledes senest den 30. juni 2009 Kommissionen, hvilken dato de pågældende luftfartøjer vil blive udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz. Denne dato fastsættes til senest den 31. december 2015.

5. Luftfartstjenesteudbydere sikrer, at statsluftfartøjer, der ikke er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, kan modtages, såfremt de kan håndteres sikkert inden for grænserne for lufttrafikstyringskapaciteten på UHF- eller 25 kHz-VHF-tildelinger.

6. Medlemsstaterne offentliggør procedurerne for håndtering af statsluftfartøjer, der ikke er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, i nationale luftfartspublikationer.

7. Luftfartstjenesteudbydere meddeler årligt de medlemsstater, som har udpeget dem, deres planer for håndtering af de statsluftfartøjer, der ikke er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, under hensyntagen til kapacitetsbegrænsningerne i forbindelse med procedurerne i stk. 6.

Artikel 6

Sikkerhedskrav

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at ændringer i de eksisterende systemer nævnt i artikel 1, stk. 2, eller indførelsen af nye systemer sker efter en sikkerhedsvurdering, herunder fareidentifikation, risikovurdering og risikoreduktion, som gennemføres af de berørte parter.

Under sikkerhedsvurderingen tages der som minimum hensyn til sikkerhedskravene i bilag II.

▼B

Artikel 7

Komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

1. Inden der udstedes en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 552/2004 vurderer fabrikanterne af komponenter til de systemer, der er anført i artikel 1, stk. 2, disse komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed efter kravene i bilag III, del A, til nærværende forordning, med forbehold af stk. 2.

2. Luftdygtighedscertificeringsprocesser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 ([1]) anses, når de anvendes på komponenter i systemerne i artikel 1, stk. 2, for acceptable procedurer for overensstemmelsesvurdering af disse komponenter, hvis de omfatter påvisning af overensstemmelse med nærværende forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed.

Artikel 8

Systemverifikation

1. Luftfartstjenesteudbydere, der kan påvise eller har påvist, at de opfylder betingelserne i bilag IV, verificerer systemerne i artikel 1, stk. 2, efter kravene i bilag III, del C.

2. Luftfartstjenesteudbydere, der ikke kan påvise, at de opfylder betingelserne i bilag IV, indgår aftale med et bemyndiget organ om verifikation af systemerne i artikel 1, stk. 2. Verifikationen gennemføres efter kravene i bilag III, del D.

Artikel 9

Supplerende krav

1. Luftfartstjenesteudbydere sikrer, at det relevante personale på behørig vis oplyses om de krav, der er fastlagt i denne forordning, og at de har modtaget tilstrækkelig uddannelse i deres jobfunktioner.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at det personale, der håndterer det IFPS, der er involveret i flyveplanlægningen, på behørig vis oplyses om de krav, der er fastlagt i denne forordning, og at personalet har modtaget tilstrækkelig uddannelse i sine jobfunktioner.

3. Luftfartstjenesteudbydere:

a) udarbejder og opdaterer driftsvejledninger, der indeholder de instrukser og oplysninger, der er nødvendige for, at det relevante personale kan anvende forordningen

([1]) EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1.

▼B

b) sikrer, at vejledningerne i litra a) er tilgængelige og opdaterede, og at deres opdatering og distribution er underkastet passende kvalitets- og dokumentationshåndtering

c) sikrer, at arbejdsmetoderne og driftsprocedurerne er i overensstemmelse med forordningen.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den centraliserede flyplanbehandlings- og distributionstjeneste:

a) udarbejder og opdaterer driftsvejledninger, der indeholder de instrukser og oplysninger, der er nødvendige for, at det relevante personale kan anvende forordningen

b) sikrer, at vejledningerne i litra a) er tilgængelige og opdaterede, og at deres opdatering og distribution er underkastet passende kvalitets- og dokumentationshåndtering

c) sikrer, at arbejdsmetoderne og driftsprocedurerne er i overensstemmelse med forordningen.

5. Operatørerne i artikel 3, stk. 1, træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at det personale, der anvender radioudstyret, i behørigt omfang oplyses om forordningen, at det har modtaget tilstrækkelig uddannelse i at anvende udstyret, og at instrukser om muligt er tilgængelige i cockpittet.

6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre overensstemmelse med forordningen, herunder offentliggørelse af relevante oplysninger i nationale luftfartspublikationer.

Artikel 10

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG I

Standarder og bestemmelser nævnt i artikel 3 og 4

1. Kapitel 2 »Aeronautical Mobile Service«, afsnit 2.1 »Air-ground VHF communication system characteristics« og afsnit 2.2 »System characteristics of the ground installations«, i ICAO-bilag 10, bind III, del 2 (første udgave — juli 1995, herunder ændring nr. 80).

2. Kapitel 2 »Aeronautical Mobile Service«, afsnit 2.1 »Air-ground VHF communication system characteristics«, afsnit 2.3.1 »Transmitting function« og afsnit 2.3.2 »Receiving function«, undtagen underafsnit 2.3.2.8 »VDL — Interference Immunity Performance«, i ICAO-bilag 10, bind III, del 2 (første udgave — juli 1995, herunder ændring nr. 80).

3. Eurocae Minimum Operational Performance Specification for Airborne VHF Receiver-Transmitter operating in the frequency range 117,975-137,000 MHz, dokument ED-23B, ændring 3, december 1997.

4. Afsnit 12.3.1.4 »8.33 kHz channel spacing« i ICAO PANS-ATM Doc. 4444 (14. udgave — 2001, herunder ændring nr. 4).

▼B

BILAG II

Sikkerhedskrav som omhandlet i artikel 6

1. Kravene til interoperabilitet og præstationer i artikel 3, stk. 1 og 12, anses ligeledes for sikkerhedskrav.

2. De tilhørende procedurekrav i artikel 4, stk. 1 og 2, anses ligeledes for sikkerhedskrav.

3. Kravene til statsluftfartøjer i artikel 5, stk. 1, 3, 5 og 7, anses ligeledes for sikkerhedskrav.

4. Overensstemmelseskravene i artikel 9, stk. 1, 3, 5 og 6, anses ligeledes for sikkerhedskrav.

5. Luftfartstjenesteudbydere sikrer, at menneske-maskine-grænsefladen for visning af VHF-tildelinger stemmer overens med VHF-radiotelefoniprocedurerne.

6. Luftfartstjenesteudbydere vurderer konsekvenserne af at føre luftfartøjer, der ikke er udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, ned under FL 195, idet der tages hensyn til faktorer såsom den sikre minimumspassagehøjde, og fastslår, hvorvidt der er behov for ændringer af sektorkapaciteten eller luftrumsstrukturen.

7. Medlemsstaterne sikrer, at konvertering fra 25 til 8,33 kHz sker i en prøveperiode på mindst fire uger, og at det i denne periode sikres, at driften er sikker, forud for samordning i COM2-tabellen i ICAO Doc 7754.

8. Medlemsstaterne sikrer, at konvertering fra 25 til 8,33 kHz sker under hensyntagen til ICAO's frekvensplanlægningskriterier som beskrevet i del II — »VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria« i EUR Frequency Management Manual, ICAO EUR Doc 011 (2005).

▼B

BILAG III

DEL A

KRAV TIL VURDERING AF OVERENSSTEMMELSE ELLER ANVENDELSESEGNETHED FOR DE KOMPONENTER, DER NÆVNES I ARTIKEL 7

1. Verifikationen skal påvise, at komponenterne lever op til præstationskravene i denne forordning eller er anvendelsesegnede i testmiljøet.

2. Fabrikantens anvendelse af modulet i del B anses for en tilstrækkelig overensstemmelsesvurdering til at sikre og erklære komponenternes overensstemmelse. Tilsvarende eller strengere procedurer tillades også.

DEL B

MODUL FOR INTERN PRODUKTIONSKONTROL

1. Dette modul beskriver den procedure, hvorved fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant, som er etableret i Fællesskabet, og som udfører de forpligtelser, der er fastlagt i punkt 2, sikrer og erklærer, at de pågældende komponenter lever op til forordningens krav. Fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant, som er etableret i Fællesskabet, skal udarbejde en skriftlig erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed i henhold til bilag III, nr. 3, til forordning (EF) nr. 552/2004.

2. Fabrikanten skal udarbejde den i punkt 4 beskrevne tekniske dokumentation, og fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant, som er etableret i Fællesskabet, skal opbevare den i en periode, der ender mindst ti år efter, at de sidste komponenter er fremstillet, og stille dokumentationen til rådighed for de relevante nationale tilsynsmyndigheder med henblik på inspektioner og for de luftfartstjenesteudbydere, der integrerer disse komponenter i deres systemer. Fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant, som er etableret i Fællesskabet, oplyser medlemsstaterne om, hvor og hvordan den nævnte tekniske dokumentation kan stilles til rådighed.

3. Hvis fabrikanten ikke er etableret i Fællesskabet, udnævner han den eller de personer, der markedsfører komponenterne på Fællesskabsmarkedet. Denne eller disse personer oplyser medlemsstaterne om, hvor og hvordan den tekniske dokumentation kan stilles til rådighed.

4. Den tekniske dokumentation skal sikre, at komponenternes overensstemmelse med kravene i denne forordning kan vurderes. Den skal, for så vidt som det er relevant for denne vurdering, omfatte komponenternes konstruktion, produktion og anvendelse.

5. Fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant skal opbevare en kopi af erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed sammen med den tekniske dokumentation.

DEL C

KRAV TIL VERIFIKATION AF DE SYSTEMER, DER NÆVNES I ARTIKEL 8, STK. 1

1. Verifikationen af de systemer, der nævnes i artikel 1, stk. 2, skal påvise disse systemers overensstemmelse med denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i et vurderingsmiljø, der svarer til disse systemers driftsomgivelser. Især:

   — skal verifikationen af luft-til-jord-kommunikationssystemer påvise, at 8,33 kHz-kanaladskillelse anvendes for VHF-luft-til-jord-talekommunikationer i henhold til artikel 3, stk. 3, og at 8,33 kHz-talekommunikationssystemernes præstationer er i overensstemmelse med artikel 3, stk. 7

▼B

— skal verifikationen af flyvedatabehandlingssystemer påvise, at funktionerne i artikel 3, stk. 12, er blevet gennemført korrekt.

2. Verifikationen af systemerne i artikel 1, stk. 2, skal udføres efter velegnede og anerkendte testmetoder.

3. Testværktøj til verifikation af systemerne i artikel 1, stk. 2, skal være udstyret med egnede funktioner.

4. Verifikationen af systemer i artikel 1, stk. 2, skal resultere i det indhold af den tekniske beskrivelse, der forlanges i bilag IV, nr. 3, til forordning (EF) nr. 552/2004 samt:

— en beskrivelse af gennemførelsen

— en rapport om de inspektioner og test, der er gennemført inden ibrugtagningen af systemet.

5. Verifikationen tilrettelægges af luftfartstjenesteudbyderen, som herunder bl.a. skal:

— fastlægge et velegnet driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø

— verificere, at testplanen beskriver, hvordan systemerne i artikel 1, stk. 2, integreres i systemet, der afprøves i et driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø

— verificere, at testplanen omfatter alle denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed

— sikre, at der er god sammenhæng, og at den tekniske kvalitet er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

— planlægge testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

— udføre inspektioner og test efter testplanens specifikationer

— udarbejde en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

6. Luftfartstjenesteudbyderen skal sikre, at systemerne i artikel 1, stk. 2, opfylder denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i systemer, der drives i et driftsmæssigt velegnet vurderingsmiljø.

7. Når verifikationen af overensstemmelsen er fuldført med tilfredsstillende resultat, udarbejder luftfartstjenesteudbyderen en EF-erklæring om systemverifikation og forelægger den for den nationale tilsynsmyndighed sammen med den tekniske beskrivelse, jf. artikel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

DEL D

KRAV TIL VERIFIKATION AF DE SYSTEMER, DER NÆVNES I ARTIKEL 8, STK. 2

1. Verifikationen af de systemer, der nævnes i artikel 1, stk. 2, skal påvise disse systemers overensstemmelse med denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i et vurderingsmiljø, der svarer til disse systemers driftsomgivelser. Især:

— skal verifikationen af luft-til-jord-kommunikationssystemer påvise, at 8,33 kHz-kanaladskillelse anvendes for VHF-luft-til-jord-talekommunikationer i henhold til artikel 3, stk. 3, og at 8,33 kHz-talekommunikationssystemernes præstationer er i overensstemmelse med artikel 3, stk. 7

▼B

— skal verifikationen af flyvedatabehandlingssystemer påvise, at funktionerne i artikel 3, stk. 12, er blevet gennemført korrekt.

2. Verifikationen af systemerne i artikel 1, stk. 2, skal udføres efter velegnede og anerkendte testmetoder.

3. Testværktøj til verifikation af systemerne i artikel 1, stk. 2, skal være udstyret med egnede funktioner.

4. Verifikationen af systemer i artikel 1, stk. 2, skal resultere i det indhold af den tekniske beskrivelse, der forlanges i bilag IV, nr. 3, i forordning (EF) nr. 552/2004 samt:

— en beskrivelse af gennemførelsen

— en rapport om de inspektioner og test, der er gennemført inden ibrugtagningen af systemet.

5. Luftfartstjenesteudbyderen skal fastlægge et velegnet driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø, og lade et bemyndiget organ udføre verifikationen.

6. Verifikationen tilrettelægges af det bemyndigede organ, som herunder bl.a. skal:

— verificere, at testplanen beskriver, hvordan systemerne i artikel 1, stk. 2, integreres i systemet, der afprøves i et driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø

— verificere, at testplanen omfatter alle denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed

— sikre, at der er god sammenhæng, og at den tekniske kvalitet er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

— planlægge testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

— udføre inspektioner og test efter testplanens specifikationer

— udarbejde en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

7. Det bemyndigede organ skal sikre, at systemerne i artikel 1, stk. 2, opfylder denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i systemer, der drives i et driftsmæssigt velegnet vurderingsmiljø.

8. Når verifikationsopgaverne er fuldført med tilfredsstillende resultat, skal det bemyndigede organ udarbejde en overensstemmelsesattest, for så vidt angår de udførte opgaver.

9. Derefter udarbejder luftfartstjenesteudbyderen en EF-erklæring om systemverifikation og forelægger den for den nationale tilsynsmyndighed sammen med den tekniske beskrivelse, jf. artikel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

▼B

BILAG IV

Betingelser nævnt i artikel 8

1. Luftfartstjenesteudbyderen skal have interne rapporteringsmetoder, der sikrer og påviser, at verifikationsarbejdet udføres upartisk og uafhængigt.

2. Luftfartstjenesteudbyderen skal sørge for, at verifikationspersonalet udfører kontrolarbejdet med den største faglige integritet og tekniske kompetence, og at det ikke udsættes for pression eller incitamenter, navnlig af økonomisk art, som kunne få indvirkning på deres vurdering eller på resultaterne af deres kontrolarbejde, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.

3. Luftfartstjenesteudbyderen skal sørge for, at verifikationspersonalet har adgang til udstyr, der sætter det i stand til at udføre det fornødne kontrolarbejde korrekt.

4. Luftfartstjenesteudbyderen skal sørge for, at verifikationspersonalet har en solid teknisk og faglig uddannelse, tilfredsstillende kendskab til kravene til de verifikationer, de skal udføre, tilstrækkelig erfaring med den type arbejde og færdighed i at udarbejde erklæringer, registreringer og rapporter, der påviser, at verifikationerne er udført.

5. Luftfartstjenesteudbyderen skal sørge for, at verifikationspersonalet er i stand til at udføre kontrolarbejdet upartisk. Deres aflønning må hverken afhænge af, hvor mange kontrolopgaver de udfører, eller af, hvordan de falder ud.