Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►**B** **VERORDNUNG (EG) Nr. 1265/2007 DER KOMMISSION**

vom 26. Oktober 2007

zur Festlegung der Anforderungen an den Luft-Boden-Sprachkanalabstand im einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 283 vom 27.10.2007, S. 25)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

VERORDNUNG (EG) Nr. 1265/2007 DER KOMMISSION

vom 26. Oktober 2007

zur Festlegung der Anforderungen an den Luft-Boden-Sprachkanalabstand im einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) ([1]), insbesondere auf Artikel 3 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([2]), insbesondere auf Artikel 8 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Zunahme des Verkehrs im europäischen Flugverkehrsmanagementnetz („EATMN“) hat eine Erweiterung der Kapazitäten im Flugverkehrsmanagement erforderlich gemacht. Dies führte auch zu einer Nachfrage nach betrieblichen Verbesserungen — z. B. einer Neueinteilung der Kontrollsektoren des Luftraums — und damit zu einer Nachfrage nach zusätzlichen VHF-Zuteilungen.

(2) Wegen der Schwierigkeiten bei der Deckung der Nachfrage nach VHF-Zuteilungen im mobilen Flugsprechfunk im Bandbereich zwischen 117,975 und 137 MHz und unter Berücksichtigung der begrenzten Möglichkeiten für die Erweiterung des zugeteilten Spektrums und/oder die Wiedernutzung von Frequenzen beschloss die Internationale Zivilluftfahrtorganisation („ICAO“), den Kanalabstand von 25 auf 8,33 kHz zu verkleinern.

(3) Nach den ICAO-Beschlüssen von 1994 und 1995 wurde im Oktober 1999 innerhalb der Region ICAO EUR oberhalb der Flugfläche 245 („FL“) ein Kanalabstand von 8,33 kHz eingeführt. Zunächst wurde in 7 Staaten die Einführung der entsprechenden 8,33-kHz-fähigen Funkausrüstung in den Luftfahrzeugen verbindlich vorgeschrieben, seit Oktober 2002 folgten weitere 23 Staaten.

(4) Angesichts des absehbaren Anstiegs der Nachfrage nach VHF-Zuteilungen beschloss die ICAO 2002 die Einführung des 8,33-kHz-Abstands auch unterhalb FL 245 und beauftragte die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) mit der Umsetzung. In der Folge empfahl die ständige Eurocontrol-Kommission die Umsetzung des Kanalabstands von 8,33 kHz in der Region ICAO EUR oberhalb von FL 195 ab dem 15. März 2007.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.
([2]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

▼B

(5) Der Verkehr dürfte in den kommenden Jahren weiter zunehmen, was eine weitere Nachfrage nach zusätzlichen VHF-Anforderungen nach sich ziehen wird. Die Einführung des Kanalabstands von 8,33 kHz oberhalb von FL 195 sollte daher nur als eine erste Maßnahme betrachtet werden, die im Hinblick auf eine mögliche künftige Ausweitung einer rechtzeitigen Bewertung auf der Grundlage einer geeigneten Folgenabschätzung unter betrieblichen, sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Aspekten bedarf.

(6) Eurocontrol wurde gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 beauftragt, Anforderungen für die koordinierte Einführung des Luft-Boden-Sprechfunks bei einem reduzierten Kanalabstand von 8,33 kHz zu entwickeln. Die vorliegende Verordnung basiert auf dem im Rahmen des Mandats am 12. Oktober 2006 vorgelegten Bericht.

(7) Um die Interoperabilität zu gewährleisten, müssen boden- und bordseitige Systeme für die Sprachkommunikation bei einem Kanalabstand 8,33 kHz gemeinsame Mindestleistungsanforderungen erfüllen.

(8) Die einheitliche Anwendung spezifischer Verfahren im einheitlichen europäischen Luftraum ist ausschlaggebend für die Interoperabilität und einen nahtlosen Betrieb.

(9) Die Angaben zur 8,33-kHz-Fähigkeit von Luftfahrzeugen sollten in den Flugplan aufgenommen und bei der Kommunikation zwischen Flugverkehrskontrollstellen verarbeitet und weitergeleitet werden.

(10) Diese Verordnung sollte nicht für militärische Einsätze und Übungen gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 gelten.

(11) Die Mitgliedstaaten haben sich in einer Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum [1] verpflichtet, zusammenzuarbeiten und dabei den nationalen militärischen Anforderungen Rechnung zu tragen, damit das Konzept der flexiblen Luftraumnutzung in allen Mitgliedstaaten von sämtlichen Nutzern des Luftraums vollständig und einheitlich angewendet wird. Zu diesem Zweck sollte der reduzierte Kanalabstand von 8,33 kHz für den Luft-Boden-Sprechfunk von allen Luftraumnutzern angewandt werden.

(12) Die Behandlung von Staatsluftfahrzeugen, die nicht mit Geräten für den Betrieb im Kanalabstand von 8,33 kHz ausgerüstet sind und im allgemeinen Flugverkehr eingesetzt werden, kann zu einer höheren Arbeitsbelastung der Flugverkehrskontrolle führen und sich ungünstig auf Kapazität und Sicherheit im EATMN auswirken. Um dies zu vermeiden, sollte angestrebt werden, möglichst viele Staatsluftfahrzeuge mit 8,33-kHz-fähiger Ausrüstung auszustatten.

(13) In dem Luftraum, für den diese Verordnung gilt, bilden Transportluftfahrzeuge die größte Gruppe der im allgemeinen Flugverkehr eingesetzten Staatsluftfahrzeuge. Die Ausstattung dieser Staatsluftfahrzeuge mit einer für den Kanalabstand von 8,33 kHz ausgelegten Funkausrüstung sollte daher angemessene Priorität erhalten.

---

[1] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 9.

▼B

(14) Technische oder finanzielle Gründe könnten Mitgliedstaaten daran hindern, bestimmte Kategorien von Staatsluftfahrzeugen mit 8,33-kHz-fähiger Funkausrüstung auszustatten. Derartige Fälle sollten der Kommission mitgeteilt werden.

(15) Flugsicherungsorganisationen sollten Pläne für das Verfahren bei Staatsluftfahrzeugen aufstellen, die nicht mit 8,33-kHz-fähiger Funkausrüstung ausgestattet werden können, um eine gleich bleibende Sicherheit zu gewährleisten.

(16) Um das erreichte Sicherheitsniveau des Betriebs zu erhalten oder zu erhöhen, sollten die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, dafür zu sorgen, dass die betreffenden Parteien eine Sicherheitsbewertung, einschließlich Gefahrenermittlung, Risikobewertung und Risikominderung durchführen. Eine harmonisierte Anwendung dieser Verfahren auf die von dieser Verordnung abgedeckten Systeme verlangt die Festlegung spezifischer Sicherheitsanforderungen für alle verbindlichen Anforderungen an Interoperabilität und Leistung.

(17) In Übereinstimmung mit Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 sollten in den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität die spezifischen Konformitätsbewertungsverfahren beschrieben werden, auf deren Grundlage die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Komponenten zu bewerten und die Systeme zu prüfen sind.

(18) Die unter diese Verordnung fallenden Komponenten haben eine solche Marktreife erreicht, dass ihre Konformität oder Gebrauchstauglichkeit durch die interne Fertigungskontrolle zufrieden stellend bewertet werden kann, und zwar durch Verfahren auf der Grundlage von Modul A im Anhang des Beschlusses 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung ([1]).

(19) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingerichteten Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung legt die Anforderungen für eine koordinierte Einführung von Luft-Boden Sprechfunk bei einem Kanalabstand von 8,33 kHz fest.

([1]) ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23.

▼B

(2) Diese Verordnung gilt für Boden-Luft-Sprechfunksysteme, die für einen Kanalabstand von 8,33 kHz ausgelegt sind und im mobilen Flugsprechfunk im Bandbereich zwischen 117,975 und 137 MHz eingesetzt werden, ihre Komponenten und die zugehörigen Verfahren sowie Flugdatenverarbeitungssysteme von Flugverkehrskontrollstellen, die Dienste für den allgemeinen Flugverkehr erbringen, sowie deren Komponenten und zugehörige Verfahren.

(3) Diese Verordnung gilt für alle Flüge des allgemeinen Flugverkehrs oberhalb von FL 195 im Luftraum der Region ICAO EUR, bei denen die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zuständig sind, mit Ausnahme von Artikel 4, der auch unterhalb von FL 195 Anwendung findet.

(4) Im Rahmen von Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 730/2006 der Kommission ([2]) können die Mitgliedstaaten für Flüge, die nach Sichtflugregeln durchgeführt werden, Ausnahmen von den in der vorliegenden Verordnung festgelegten Verpflichtungen für die bordseitige Ausrüstung beschließen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Durchführung dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Kanalabstand 8,33 kHz“: Abstand von 8,33 kHz zwischen benachbarten Kanälen;

2. „Kanal“: numerische Kennung in Verbindung mit der Feinabstimmung der Sprechfunkausrüstung, die eine eindeutige Identifizierung des anwendbaren Funkfrequenz- und Kanalabstands ermöglicht;

3. „Flugverkehrskontrollstelle“ (im Folgenden: ATC-Stelle): Bezirkskontrollstelle, Anflugkontrollstelle oder Platzkontrollstelle;

4. „Bezirkskontrollstelle“ (im Folgenden: ACC): Stelle für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten für kontrollierte Flüge in Kontrollgebieten ihrer Zuständigkeit;

▼M1

5. „Flüge nach Sichtflugregeln“ (VFR-Flüge): Flüge, die gemäß Sichtflugregeln durchgeführt werden;

▼B

6. „VHF-Zuteilungen“: Zuteilung einer VHF-Frequenz an einen Luftfahrtdienst für den Betrieb von Sprechfunkausrüstungen;

7. „Offset-Carrier-System“: System, das verwendet wird, wenn die erforderliche Reichweite für den Sprechfunk nicht von einer einzigen Sender-Empfänger-Kombination gewährleistet werden kann und die Signale zur Minimierung von Interferenzproblemen versetzt zur Hauptträgerfrequenz ausgesendet werden;

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.
([2]) ABl. L 128 vom 16.5.2006, S. 3.

▼B

8. „bezeichnetes Betriebssegment“: Luftraumsegment, in dem ein bestimmter Dienst bereitgestellt wird und Frequenzschutz erhält;

9. „Betreiber“: Person, Organisation oder Unternehmen, die/das Flüge durchführt oder anbietet;

10. „Lotsenplatz“: Mobiliar und technische Ausstattung, in deren Umfeld ein Mitarbeiter des Flugverkehrsdienstes die mit seiner Tätigkeit zusammenhängenden Aufgaben ausführt;

11. „Funk-Telefonie“: Form des Sprechfunks, in erster Linie für den Informationsaustausch durch Sprache;

12. „Letter of Agreement“ (im Folgenden: LoA): Vereinbarung zwischen zwei benachbarten ATC-Stellen, in der festgelegt ist, wie ihre jeweiligen ATC-Zuständigkeiten zu koordinieren sind;

13. „Integrated Initial Flight Plan Processing System“ (im Folgenden: IFPS): System innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, über das für den unter diese Verordnung fallenden Luftraum eine zentralisierte Flugplanungsverarbeitung und -verteilung bereitgestellt wird, deren Aufgabe die Entgegennahme, Validierung und Verteilung von Flugplänen ist;

14. „Staatsluftfahrzeug“: Luftfahrzeug, das im Militär-, Zoll- und Polizeidienst eingesetzt wird;

15. „Transport-Staatsluftfahrzeug“: Starrflügel-Staatsluftfahrzeug, das für die Beförderung von Personen und/oder Fracht ausgelegt ist.

Artikel 3

Anforderungen an Interoperabilität und Leistung

(1) Unbeschadet Artikel 5 stellen die Betreiber sicher, dass ihre Luftfahrzeuge bis zum 15. März 2008 mit einer Funkausrüstung ausgestattet werden, die bei einem Kanalabstand von 8,33 kHz betriebsfähig ist.

(2) Zusätzlich zur Betriebsmöglichkeit im Kanalabstand von 8,33 kHz sollte die in Absatz 1 genannte Ausrüstung umstellbar auf einen Kanalabstand von 25 kHz sein und in einer Umgebung mit Offset-Carrier-Frequenzen betrieben werden können.

(3) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass alle Zuteilungen für den VHF-Sprechfunk für Sektoren, deren Untergrenze sich bei oder oberhalb von FL 195 befindet, bis zum 3. Juli 2008 auf einen Kanalabstand von 8,33 kHz umgestellt werden.

(4) Absatz 3 gilt nicht für Sektoren, in denen das 25-kHz-Offset-Carrier-System verwendet wird.

(5) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen zur Übermittlung der geeigneten VHF-Zuteilungen an die Flugsicherungsorganisationen.

▼B

(6) Die Flugsicherungsorganisationen wenden die in Absatz 5 genannten VHF-Zuteilungen an. Wenn es unter außergewöhnlichen Umständen nicht möglich ist die Bestimmungen von Absatz 3 einzuhalten, unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Gründe dafür.

(7) Die Flugsicherungsorganisationen sorgen dafür, dass die Leistung ihrer 8,33-kHz-Sprechfunksysteme den in Anhang I Ziffer 1 angegebenen ICAO-Normen entspricht.

(8) Die Flugsicherungsorganisationen sorgen dafür, dass ihre 8,33-kHz-Sprechfunksysteme innerhalb des bezeichneten Betriebssegments eine betrieblich angemessene Sprechverbindung zwischen Lotsen und Piloten ermöglichen.

(9) Die Flugsicherungsorganisationen sorgen dafür, dass die Leistung der Sender-/Empfänger-Bodenkomponente der 8,33-kHz-Sprechfunksysteme den in Anhang I Ziffer 1 angegebenen ICAO-Normen im Hinblick auf Frequenzstabilität, Modulation, Empfindlichkeit, effektive Empfangsbandbreite und Nachbarkanalunterdrückung entspricht.

(10) Die Betreiber sorgen dafür, dass die Leistung der gemäß Absatz 1 an Bord ihrer Luftfahrzeuge installierten 8,33-kHz-Sprechfunksysteme den in Anhang I Ziffer 2 angegebenen ICAO-Normen entspricht.

(11) Das in Anhang I Ziffer 3 genannte Dokument der European Organisation for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) wird als ausreichende Grundlage im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen an Frequenzstabilität, Modulation, Empfindlichkeit, effektive Empfangsbandbreite und Nachbarkanalunterdrückung angesehen, die in den in Anhang I Ziffer 2 angegebenen ICAO-Normen aufgeführt sind.

(12) Die Flugsicherungsorganisationen wenden bei ihren Flugdatenverarbeitungssystemen die Verfahren für Benachrichtigung und einleitende Koordinierung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1032/2006 der Kommission ([1]) wie folgt an:

a) Die Information über die 8,33-kHz-Fähigkeit eines Fluges wird zwischen ATC-Stellen weitergegeben;

b) die Information über die 8,33-kHz-Fähigkeit eines Fluges wird dem zuständigen Lotsenplatz mitgeteilt;

c) der Lotse hat die Möglichkeit, die Information über die 8,33-kHz-Fähigkeit eines Fluges zu ändern.

Artikel 4

Zugehörige Verfahren

(1) Die Flugsicherungsorganisationen und die Betreiber stellen sicher, dass alle sechs Stellen der numerischen Kennung verwendet werden, um den Übertragungskanal im VHF-Sprechfunk zu identifizieren, ausgenommen der Fall, wo an fünfter und sechster Stelle eine Null steht und nur die ersten vier Stellen verwendet werden müssen.

([1]) ABl. L 186 vom 7.7.2006, S. 27.

▼B

(2) Die Flugsicherungsorganisationen und die Betreiber stellen sicher, dass ihre Verfahren für den Luft-Boden-Sprechfunk den in Anhang I Ziffer 4 angegebenen ICAO-Bestimmungen entsprechen.

(3) Die Flugsicherungsorganisationen sorgen dafür, dass die jeweils geltenden Verfahren für 8,33-kHz-fähige und nicht 8,33-kHz-fähige Luftfahrzeuge in den LoA zwischen ACC angegeben werden.

(4) Betreiber, die Flüge gemäß Artikel 1 Absatz 3 oberhalb von FL 195 durchführen, sowie in ihrem Namen tätige Agenten stellen sicher, dass zusätzlich zum Buchstaben S und/oder etwaigen anderen Buchstaben erforderlichenfalls bei Luftfahrzeugen, die über eine 8,33-kHz-fähige Funkausrüstung verfügen, der Buchstabe Y im Feld 10 des Flugplans eingesetzt wird bzw. dass bei Luftfahrzeugen ohne derartige Ausrüstung, für die jedoch eine Ausnahme von der verbindlichen Ausrüstung gilt, die Angabe STS/EXM833 im Feld 18 eingesetzt wird. Für Luftfahrzeuge, die in der Regel oberhalb von FL 195 eingesetzt werden können und über eine 8,33-kHz-fähige Funkausrüstung verfügen, jedoch unterhalb dieser Ebene fliegen sollen, ist im Feld 10 des Flugplans der Buchstabe Y einzusetzen.

(5) Ändert sich für einen Flug die 8,33-kHz-Fähigkeit, so übermitteln die Betreiber oder die in ihrem Namen handelnden Agenten eine Änderungsmitteilung an das IFPS mit der korrekten Angabe im jeweiligen Feld des Flugplans.

(6) Die Mitgliedstaaten sorgen durch geeignete Maßnahmen dafür, dass das IFPS die Angaben zur 8,33-kHz-Fähigkeit in den Flugplänen verarbeitet und weiterleitet.

Artikel 5

Staatsluftfahrzeuge

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Transport-Staatsluftfahrzeuge bis zum 3. Juli 2008 mit einer Funkausrüstung ausgestattet werden, die bei einem Kanalabstand von 8,33 kHz betriebsfähig ist, dies gilt unbeschadet Absatz 2.

(2) Unbeschadet der nationalen Verfahren für die Weitergabe von Informationen über Staatsluftfahrzeuge übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission spätestens bis zum 3. Januar 2008 die Liste der Transport-Staatsluftfahrzeuge, die aus folgenden Gründen nicht gemäß Absatz 1 mit 8,33-kHz-fähiger Funkausrüstung ausgestattet werden:

a) Außerdienststellung bis zum 31. Dezember 2010,

b) beschaffungstechnische Beschränkungen.

Bei beschaffungstechnischen Hindernissen für die Einhaltung der Bestimmungen von Absatz 1 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission spätestens am 3. Januar 2008 die Liste der betreffenden Luftfahrzeuge und die Daten, bis zu denen sie über die Ausrüstung verfügen werden. Dieses Datum sollte nicht nach dem 31. Dezember 2012 liegen.

▼B

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass nicht für Transportaufgaben bestimmte Staatsluftfahrzeuge bis zum 31. Dezember 2009 mit einer Funkausrüstung ausgestattet werden, die bei einem Kanalabstand von 8,33 kHz betriebsfähig ist.

(4) Unbeschadet der nationalen Verfahren für die Weitergabe von Informationen über Staatsluftfahrzeuge übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission spätestens bis zum 30. Juni 2009 die Liste der nicht für Transportaufgaben bestimmten Staatsluftfahrzeuge, die aus folgenden Gründen nicht gemäß Absatz 3 mit 8,33-kHz-fähiger Funkausrüstung ausgestattet werden:

a) zwingende technische oder haushaltsbezogene Beschränkungen,

b) Außerdienststellung bis zum 31. Dezember 2010,

c) beschaffungstechnische Beschränkungen.

Bei beschaffungstechnischen Hindernissen für die Einhaltung der Bestimmungen von Absatz 3 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission spätestens am 30. Juni 2009 die Liste der betreffenden Luftfahrzeuge und die Daten, bis zu denen sie über die Ausrüstung verfügen werden. Dieses Datum sollte nicht nach dem 31. Dezember 2015 liegen.

(5) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass die Staatsluftfahrzeuge ohne 8,33-kHz-fähige Funkausrüstung einbezogen werden können, soweit eine sichere Behandlung innerhalb der Kapazitätsgrenzen des Flugverkehrsmanagementsystems auf UHF- oder 25-kHz-VHF-Frequenzen möglich ist.

(6) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Verfahren für die Behandlung von Staatsluftfahrzeugen ohne 8,33-kHz-fähige Funkausrüstung in den nationalen Luftfahrthandbüchern.

(7) Die Flugsicherungsorganisationen teilen dem Mitgliedstaat, der sie benannt hat, einmal jährlich ihre Pläne für die Behandlung von Staatsluftfahrzeugen ohne 8,33-kHz-fähige Funkausrüstung mit, die unter Berücksichtigung der Kapazitätsgrenzen in Verbindung mit den in Absatz 6 genannten Verfahren festgelegt werden.

Artikel 6

Sicherheitsanforderungen

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass vor Änderungen an den bestehenden Systemen gemäß Artikel 1 Absatz 2 sowie vor der Einführung von neuen Systemen die betroffenen Parteien eine Sicherheitsbewertung, einschließlich Gefahrenermittlung, Risikobewertung und Risikominderung, durchführen.

Bei dieser Sicherheitsbewertung werden mindestens die in Anhang II aufgeführten Sicherheitsanforderungen berücksichtigt.

▼B

Artikel 7

Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten

(1) Vor Abgabe einer EG-Erklärung über die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 bewerten die Hersteller von Komponenten der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit dieser Komponenten anhand der in Anhang III Teil A dieser Verordnung aufgeführten Anforderungen unbeschadet Absatz 2.

(2) Verfahren für die Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]), angewandt auf an Bord eingesetzte Komponenten der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme, gelten als zulässige Verfahren für die Bewertung der Konformität dieser Komponenten, wenn sie den Nachweis der Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität, Leistung und Sicherheit einschließen.

Artikel 8

Prüfung von Systemen

(1) Flugsicherungsorganisationen, die nachweisen können oder nachgewiesen haben, dass sie die in Anhang IV aufgeführten Bedingungen erfüllen, führen eine Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme in Übereinstimmung mit den in Anhang III Teil C aufgeführten Anforderungen durch.

(2) Flugsicherungsorganisationen, die nicht nachweisen können, dass sie die in Anhang IV aufgeführten Bedingungen erfüllen, beauftragen eine benannte Stelle mit der Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme. Diese Prüfung erfolgt in Übereinstimmung mit den in Anhang III Teil D aufgeführten Anforderungen.

Artikel 9

Zusätzliche Anforderungen

(1) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass das betreffende Personal mit den Anforderungen dieser Verordnung vertraut gemacht und für seine Aufgaben angemessen geschult wird.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen durch geeignete Maßnahmen sicher, dass das an der Flugplanung beteiligte Personal des IFPS mit den Anforderungen dieser Verordnung vertraut gemacht und für seine Aufgaben angemessen geschult wird.

(3) Die Flugsicherungsorganisationen

a) entwickeln und pflegen Betriebshandbücher mit den einschlägigen Anleitungen und Informationen, die dem zuständigen Personal die Anwendung dieser Verordnung ermöglichen;

([1]) ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1.

▼B

b) sorgen dafür, dass die unter Buchstabe a genannten Handbücher zugänglich sind und auf dem aktuellsten Stand gehalten werden und dass ihre Aktualisierung und Verbreitung einem geeigneten Qualitäts- und Redaktionsmanagement unterliegen;

c) gewährleisten, dass die Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren mit dieser Verordnung in Übereinstimmung stehen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch geeignete Maßnahmen sicher, dass die zentralisierte Flugplanungsverarbeitung und -verteilung

a) Betriebshandbücher mit den einschlägigen Anleitungen und Informationen entwickelt und pflegt, die dem zuständigen Personal die Anwendung dieser Verordnung ermöglichen;

b) dafür sorgt, dass die unter Buchstabe a genannten Handbücher zugänglich sind und auf dem aktuellsten Stand gehalten werden und dass ihre Aktualisierung und Verbreitung einem geeigneten Qualitäts- und Redaktionsmanagement unterliegen;

c) gewährleistet, dass die Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren mit dieser Verordnung in Übereinstimmung stehen.

(5) Betreiber gemäß Artikel 3 Absatz 1 treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dafür zu sorgen, dass Personal, das Funkausrüstungen bedient, ordnungsgemäß über diese Verordnung unterrichtet wird, dass es für die Handhabung dieser Ausrüstung angemessen geschult wird und dass im Cockpit nach Möglichkeit Anleitungen vorhanden sind.

(6) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Verordnung nachzukommen, einschließlich der Veröffentlichung der einschlägigen Informationen in den nationalen Luftfahrthandbüchern.

Artikel 10

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Die Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

▼B

ANHANG I

Normen und Bestimmungen, auf die in den Artikeln 3 und 4 Bezug genommen wird

1. Kapitel 2 „Aeronautical Mobile Service“, Abschnitt 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics“ und Abschnitt 2.2 „System characteristics of the ground installations“ von ICAO Anhang 10, Band III, Teil 2 (Erste Ausgabe — Juli 1995 mit Änderung Nr. 80).

2. Kapitel 2 „Aeronautical Mobile Service“, Abschnitt 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics“, Abschnitt 2.3.1 „Transmitting function“ und Abschnitt 2.3.2 „Receiving function“, ausgenommen Unterabschnitt 2.3.2.8 „VDL — Interference Immunity Performance“, von ICAO Anhang 10, Band III, Teil 2 (Erste Ausgabe — Juli 1995 mit Änderung 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, Änderung 3, Dezember 1997.

4. Abschnitt 12.3.1.4 „8.33 kHz channel spacing“ von ICAO PANS-ATM Dok. 4444 (Vierzehnte Ausgabe — 2001 mit Änderung Nr. 4).

▼B

ANHANG II

Sicherheitsanforderungen, auf die in Artikel 6 Bezug genommen wird

1. Die in Artikel 3 Absätze 1 und 12 angegebenen Interoperabilitäts- und Leistungsanforderungen gelten auch als Sicherheitsanforderungen.

2. Die in Artikel 4 Absätze 1 und 2 angegebenen zugehörigen Verfahren gelten auch als Sicherheitsanforderungen.

3. Die in Artikel 5 Absätze 1, 3, 5 und 7 angegebenen Anforderungen für Staatsluftfahrzeuge gelten auch als Sicherheitsanforderungen.

4. Die in Artikel 9 Absätze 1, 3, 5 und 6 angegebenen Anforderungen zur Unterstützung der Einhaltung der Bestimmungen gelten auch als Sicherheitsanforderungen.

5. Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass die Mensch-Maschine-Schnittstelle am Lotsenplatz für die Anzeige von VHF-Kanälen mit den Verfahren für VHF-Funk-Telefonie in Übereinstimmung steht.

6. Die Flugsicherungsorganisationen bewerten die Auswirkung einer Verlagerung von nicht mit 8,33-kHz-Ausrüstung ausgestatteten Luftfahrzeugen unter FL 195 unter Berücksichtigung von Faktoren wie der sicheren Mindest-Überflughöhe und ermitteln, ob Änderungen der Sektorkapazität oder Luftraumgestaltung/-strukturen notwendig sind.

7. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass während einer Prüfphase von mindestens 4 Wochen Umstellungen von 25 auf 8,33 kHz probeweise durchgeführt werden, in dieser Phase ist die Sicherheit des Betriebs zu prüfen, bevor eine Koordinierung in der Tabelle COM2 von ICAO Dok. 7754 erfolgt.

8. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Umstellungen von 25 auf 8,33 kHz unter Beachtung der ICAO-Frequenzplanungskriterien erfolgen, die in Teil II — „VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria“ des EUR Frequency Management Manual — ICAO EUR Dok. 011 (2005) beschrieben sind.

▼B

ANHANG III

TEIL A

ANFORDERUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER KONFORMITÄT ODER GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT DER IN ARTIKEL 7 GENANNTEN KOMPONENTEN

1. Ziel der Prüfung ist der Nachweis der Konformität der Komponenten mit den Leistungsanforderungen dieser Verordnung bzw. ihrer Gebrauchstauglichkeit beim Betrieb in einer Prüfumgebung.

2. Die Anwendung des in Teil B beschriebenen Moduls durch den Hersteller wird als geeignetes Konformitätsbewertungsverfahren betrachtet, um die Konformität der Komponenten sicherzustellen und zu erklären. Gleichwertige oder strengere Verfahren sind ebenfalls zulässig.

TEIL B

MODUL INTERNE FERTIGUNGSKONTROLLE

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, mit dem der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft niedergelassener Vertreter, der den in Absatz 2 aufgeführten Verpflichtungen nachkommt, gewährleistet und sicherstellt, dass die betreffenden Komponenten den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft niedergelassener Vertreter müssen eine schriftliche Erklärung über die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit gemäß Anhang III Ziffer 3 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 abgeben.

2. Der Hersteller muss die in Ziffer 4 beschriebenen technischen Unterlagen erstellen, und er oder sein in der Gemeinschaft niedergelassener bevollmächtigter Vertreter müssen diese für einen Zeitraum, der frühestens 10 Jahre nach Herstellung der letzten Komponenten endet, für die zuständigen nationalen Aufsichtsbehörden zu Inspektionszwecken sowie für die Flugsicherungsorganisationen, die diese Komponenten in ihren Systemen verwenden, verfügbar halten. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft niedergelassener bevollmächtigter Vertreter unterrichten die Mitgliedstaaten, wo und wie die technischen Unterlagen verfügbar gemacht werden können.

3. Ist der Hersteller nicht in der Gemeinschaft niedergelassen, benennt er die Person(en), die die Komponenten in der Gemeinschaft auf den Markt bringt (bringen). Diese Person(en) unterrichtet (unterrichten) die Mitgliedstaaten, wo und wie die technischen Unterlagen verfügbar gemacht werden können.

4. Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Konformität der Komponenten mit den Anforderungen der Verordnung ermöglichen. Sie müssen in dem für diese Bewertung erforderlichen Maße Entwurf, Fertigungs- und Funktionsweise der Komponenten abdecken.

5. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft niedergelassener bevollmächtigter Vertreter müssen eine Kopie der Erklärung über die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit zusammen mit den technischen Unterlagen aufbewahren.

TEIL C

ANFORDERUNGEN FÜR DIE PRÜFUNG VON SYSTEMEN GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 1

1. Ziel der Prüfung von Systemen gemäß Artikel 1 Absatz 2 ist der Nachweis ihrer Konformität mit den Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität, Leistung und Sicherheit in einer Bewertungsumgebung, die dem betrieblichen Kontext dieser Systeme entspricht. Insbesondere

   — soll die Prüfung von Systemen des Luft-Boden-Sprechfunks nachweisen, dass der Kanalabstand von 8,33 kHz für den VHF-Luft-Boden-Sprechfunk gemäß Artikel 3 Absatz 3 verwendet wird und dass die Leistung der dafür verwendeten Sprechfunksysteme den Bestimmungen von Artikel 3 Absatz 7 entspricht;

▼B

— soll die Prüfung von Systemen für die Flugdatenverarbeitung nachweisen, dass die in Artikel 3 Absatz 12 beschriebenen Funktionsmerkmale ordnungsgemäß eingehalten werden.

2. Die Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme ist nach geeigneten und anerkannten Prüfmethoden durchzuführen.

3. Die Prüfwerkzeuge für die Prüfung der in Artikel 1 Ansatz 2 genannten Systeme müssen über geeignete Funktionen verfügen.

4. Die Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme muss die Elemente der technischen Unterlagen ergeben, die laut Anhang IV Ziffer 3 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 erforderlich sind, einschließlich

— die Beschreibung der Durchführung,

— ein Bericht über die Inspektionen und Prüfungen, die vor Inbetriebnahme des Systems durchgeführt wurden.

5. Die Flugsicherungsorganisation ist für die Durchführung der Prüfungen zuständig und muss insbesondere

— eine geeignete betriebliche und technische Bewertungsumgebung festlegen, die dem betrieblichen Kontext entspricht;

— sicherstellen, dass der Prüfplan die Integration der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme in eine betriebliche und technische Bewertungsumgebung beschreibt;

— feststellen, ob der Prüfplan alle Interoperabilitäts-, Leistungs- und Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung voll abdeckt;

— die Stimmigkeit und Qualität der technischen Unterlagen und des Prüfplans gewährleisten;

— für die Planung der Prüfungsdurchführung, der Personalressourcen, der Installation und Konfiguration der Prüfplattform sorgen;

— die Inspektionen und Prüfungen gemäß dem Prüfplan durchführen;

— den Bericht mit den Ergebnissen der Inspektionen und Prüfungen erstellen.

6. Die Flugsicherungsorganisation gewährleistet, dass die in Artikel 1 Absatz 2 genannten und in einer betriebsadäquaten Bewertungsumgebung betriebenen Systeme den Anforderungen an Interoperabilität, Leistung und Sicherheit dieser Verordnung entsprechen.

7. Nach erfolgreichem Abschluss der Prüfung erstellt die Flugsicherungsorganisation für das System die EG-Prüferklärung für Systeme und legt sie gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 der nationalen Aufsichtsbehörde zusammen mit den technischen Unterlagen vor.

TEIL D

ANFORDERUNGEN FÜR DIE PRÜFUNG VON SYSTEMEN GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 2

1. Ziel der Prüfung von Systemen gemäß Artikel 1 Absatz 2 ist der Nachweis ihrer Konformität mit den Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Interoperabilität, Leistung, und Sicherheit in einer Bewertungsumgebung, die dem betrieblichen Kontext dieser Systeme entspricht. Insbesondere

— soll die Prüfung von Systemen des Luft-Boden-Sprechfunks nachweisen, dass der Kanalabstand von 8,33 kHz für den VHF-Luft-Boden-Sprechfunk gemäß Artikel 3 Absatz 3 verwendet wird und dass die Leistung der dafür verwendeten Sprechfunksysteme den Bestimmungen von Artikel 3 Absatz 7 entspricht;

▼B

— soll die Prüfung von Systemen für die Flugdatenverarbeitung nachweisen, dass die in Artikel 3 Absatz 12 beschriebenen Funktionsmerkmale ordnungsgemäß eingehalten werden.

2. Die Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme ist nach geeigneten und anerkannten Prüfmethoden durchzuführen.

3. Die Prüfwerkzeuge für die Prüfung der in Artikel 1 Ansatz 2 genannten Systeme müssen über geeignete Funktionen verfügen.

4. Die Prüfung der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme muss die Elemente der technischen Unterlagen ergeben, die laut Anhang IV Ziffer 3 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 erforderlich sind, einschließlich

— der Beschreibung der Durchführung,

— eines Berichts über die Inspektionen und Prüfungen, die vor Inbetriebnahme des Systems durchgeführt wurden.

5. Die Flugsicherungsorganisation legt eine geeignete betriebliche und technische Bewertungsumgebung fest, die dem betrieblichen Kontext entspricht, und lässt die Prüfung durch eine benannte Stelle durchführen.

6. Die benannte Stelle ist für die Durchführung der Prüfungen zuständig und muss insbesondere

— sicherstellen, dass der Prüfplan die Integration der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Systeme in eine betriebliche und technische Bewertungsumgebung beschreibt;

— feststellen, ob der Prüfplan alle Interoperabilitäts-, Leistungs- und Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung voll abdeckt;

— die Stimmigkeit und Qualität der technischen Unterlagen und des Prüfplans gewährleisten;

— für die Planung der Prüfungsdurchführung, der Personalressourcen, der Installation und Konfiguration der Prüfplattform sorgen;

— die Inspektionen und Prüfungen gemäß dem Prüfplan durchführen;

— den Bericht mit den Ergebnissen der Inspektionen und Prüfungen erstellen.

7. Die benannte Stelle gewährleistet, dass die in Artikel 1 Absatz 2 genannten und in einer betriebsadäquaten Bewertungsumgebung betriebenen Systeme den Anforderungen an Interoperabilität, Leistung und Sicherheit dieser Verordnung entsprechen.

8. Nach zufrieden stellender Durchführung der Prüfungen erstellt die benannte Stelle hierüber eine Konformitätsbescheinigung.

9. Danach erstellt die Flugsicherungsorganisation die EG-Prüferklärung für das System und legt sie gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 der nationalen Aufsichtsbehörde zusammen mit den technischen Unterlagen vor.

▼B

ANHANG IV

Bedingungen, auf die in Artikel 8 Bezug genommen wird

1. Die Flugsicherungsorganisation muss über interne Verfahren der Berichterstattung verfügen, die die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit bei den Prüfungstätigkeiten gewährleisten und nachweisen.

2. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, dass das für die Prüfungen zuständige Personal diese Prüfungen mit der größtmöglichen professionellen Integrität und technischen Kompetenz durchführt und von jeglichem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, frei ist, der sein Urteil oder die Ergebnisse seiner Prüfungen beeinflussen könnte, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Prüfungen betroffen sind.

3. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, dass das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal Zugang zu der Ausrüstung hat, die ihm eine korrekte Durchführung der erforderlichen Prüfungen ermöglicht.

4. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, dass das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal über eine solide technische und berufliche Ausbildung, ausreichende Kenntnisse der für die Prüfungen geltenden Anforderungen sowie angemessene Erfahrungen bei der Durchführung dieser Aufgaben verfügt und ferner qualifiziert ist, die entsprechenden Erklärungen, Aufzeichnungen und Berichte zu erstellen, die als Nachweis für die Durchführung der Prüfungen dienen.

5. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, dass das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal in der Lage ist, seine Aufgaben unparteilich durchzuführen. Die Vergütung dieses Personals darf weder von der Zahl der durchgeführten Prüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.