Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B**

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1265/2007

av den 26 oktober 2007

om fastställande av krav i fråga om kanalseparation vid röstkommunikation mellan mark och luftfartyg för det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 283, 27.10.2007, s. 25)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1265/2007

av den 26 oktober 2007

om fastställande av krav i fråga om kanalseparation vid röstkommunikation mellan mark och luftfartyg för det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (”förordning om driftskompatibilitet”) ([1]), särskilt artikel 3.1,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([2]), särskilt artikel 8.2, och

av följande skäl:

(1) Den ökade flygtrafiken inom det europeiska nätverket för flygledningstjänst (nedan kallat EATMN) har krävt ökad kapacitet när det gäller flygledningstjänster. Detta har skapat behov av operativa förbättringar – t.ex. en ytterligare sektorsindelning av luftrummet – vilket i sin tur har skapat behov av tilldelning av ytterligare VHF-frekvenser.

(2) På grund av svårigheter att efterkomma behovet av VHF-frekvenser för mobil flygradiokommunikation inom frekvensbandet 117,975–137 MHz samt med beaktande av de begränsade möjligheterna att utvidga det tilldelade frekvensområdet och/eller att återanvända frekvenser, beslutade Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad ICAO) att minska kanalseparationen från 25 till 8,33 kHz.

(3) Efter ICAO:s beslut 1994 och 1995 infördes i oktober 1999 en kanalseparation på 8,33 kHz över flygnivå (nedan FL) 245 i ICAO:s EUR-område. Ursprungligen var det sju stater som införde krav på att det ska vara obligatoriskt med denna radioutrustning som klarar en kanalseparation på 8,33 kHz ombord på luftfartyget och sedan oktober 2002 har ytterligare 23 stater infört detta krav.

(4) I linje med de förutspådda ökningarna av efterfrågan på ytterligare VHF-frekvenser beslutade ICAO 2002 att fortsätta genomförandet av en kanalseparation på 8,33 kHz under FL 245, och anmodade Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) att hantera genomförandet. Eurocontrols permanenta kommission rekommenderade därefter införande av en kanalseparation på 8,33 kHz över FL 195 i ICAO:s EUR-område från och med den 15 mars 2007.

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

▼B

(5) Trafiken förväntas fortsätta att öka under de kommande åren, vilket kommer att innebära ytterligare efterfrågan på VHF-frekvenser. Införandet av en kanalseparation på 8,33 kHz över FL 195 bör därför endast betraktas som ett första steg som vid lämplig tidpunkt kommer att behöva utvärderas med avseende på en eventuell utökning, på grundval av en grundlig analys av operativa, säkerhetsmässiga och ekonomiska konsekvenser.

(6) Eurocontrol har i enlighet med artikel 8.1 i förordning (EG) nr 549/2004 fått i uppdrag att utarbeta de krav som ska gälla vid ett samordnat införande av röstkommunikation mellan mark och luftfartyg baserad på en kanalseparation minskad till 8,33 kHz. Den föreliggande förordningen bygger på den rapport av den 12 oktober 2006 som blev resultatet av uppdraget.

(7) För driftskompatibilitetens skull måste de röstkommunikationssystem med en kanalseparation på 8,33 kHz som används på marken och ombord på luftfartygen uppfylla de gemensamma minimikraven avseende prestanda.

(8) Det krävs att särskilda förfaranden tillämpas enhetligt inom det gemensamma europeiska luftrummet om det ska vara möjligt att uppnå driftskompatibilitet och sammanhängande drift.

(9) Uppgifter om huruvida luftfartyget har kapacitet för en kanalseparation på 8,33 kHz bör ingå i färdplanen, behandlas samt överföras mellan olika enheter för flygkontroll.

(10) Denna förordning bör inte omfatta militära operationer och militär träning enligt artikel 1.2 i förordning (EG) nr 549/2004.

(11) I ett allmänt uttalande om militära frågor rörande det gemensamma europeiska luftrummet ([1]) förklarade medlemsstaterna att de ska samarbeta med varandra, med beaktande av nationella militära krav, så att systemet för en flexibel användning av luftrummet tillämpas fullt ut och enhetligt i alla medlemsstater av alla användare av luftrummet. I det syftet bör röstkommunikation mellan mark och luftfartyg med en kanalseparation minskad till 8,33 kHz införas av alla som utnyttjar luftrummet.

(12) Hantering av statsluftfartyg som saknar kapacitet för 8,33 kHz kanalseparation och som används i allmän flygtrafik kan leda till ökad arbetsbörda för flygkontrolltjänsten och få negativa effekter när det gäller EATMN:s kapacitets- och säkerhetsnivåer. För att i görligaste mån minska sådana effekter bör en så stor andel statsluftfartyg som möjligt förses med radioutrustning som klarar en kanalseparation på 8,33 kHz.

(13) Statsluftfartyg för transport är den största kategorin statsluftfartyg som används i allmän flygtrafik i det luftrum som omfattas av denna förordning. Prioritet bör därför ges åt att se till att sådana luftfartyg har en radioutrustning som klarar en kanalseparation på 8,33 kHz.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 9.

▼B

(14) Medlemsstaterna kan av tekniska eller ekonomiska skäl vara förhindrade att utrusta vissa kategorier av statsluftfartyg med radioutrustning som klarar en kanalseparation på 8,33 kHz. Kommissionen bör underrättas om sådana fall.

(15) För att säkerheten ska kunna upprätthållas bör leverantörer av flygtrafiktjänster upprätta hanteringsplaner för statsluftfartyg som inte kan utrustas med radioutrustning som klarar en kanalseparation på 8,33 kHz.

(16) För att verksamhetens säkerhetsnivå ska kunna bibehållas eller förbättras bör medlemsstaterna åläggas att se till att berörda parter genomför en säkerhetsbedömning som omfattar identifiering av riskområden, riskbedömning och riskreducering. För ett harmoniserat införande av dessa rutiner för de system som omfattas av den här förordningen måste man identifiera särskilda säkerhetskrav för alla krav som rör driftskompatibilitet och prestanda.

(17) Enligt artikel 3.3 d i förordning (EG) nr 552/2004 ska man i genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet beskriva de särskilda förfaranden som ska användas för att bedöma antingen komponenternas lämplighet eller deras överensstämmelse med fastställda krav, samt för att kontrollera systemen.

(18) Marknadens mognad med avseende på de komponenter som omfattas av denna förordning kan anses vara sådan att det genom intern produktionskontroll på ett tillfredsställande sätt kan fastställas huruvida komponenterna är lämpliga eller överensstämmer med gällande krav; kontrollen sker med hjälp av förfaranden baserade på modul A i bilagan till rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv ([1]).

(19) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet, inrättad genom artikel 5.1 i förordning (EG) nr 549/2004.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs krav avseende ett samordnat införande av röstkommunikation mellan mark och luftfartyg baserad på 8,33 kHz kanalseparation.

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

▼B

2. Denna förordning ska tillämpas på system för sådan röstkommunikation mellan mark och luftfartyg som är baserad på 8,33 kHz kanalseparation och som sker inom frekvensbandet 117,975–137 MHz för mobil flygradiokommunikation, på komponenter till dessa system och förfaranden knutna till dem, samt på sådana färdplandatasystem som utnyttjas av enheter för flygledningstjänst som betjänar den allmänna flygtrafiken samt på komponenter till dessa system och förfaranden knutna till dem.

3. Denna förordning ska tillämpas på alla som allmän flygtrafik klassade flygningar över FL 195 inom ICAO:s EUR-område där medlemsstaterna ansvarar för flygtrafikledningstjänster i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 ([1]), med undantag av artikel 4 som även ska tillämpas på flygningar under FL 195.

4. Inom ramen för artikel 4 första stycket i kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 ([2]) får medlemsstaterna utfärda undantag från skyldigheter avseende utrustning ombord enligt den här förordningen för flygningar som sker enligt visuellflygregler.

Artikel 2

Definitioner

För denna förordning gäller de definitioner som fastställs i förordning (EG) nr 549/2004.

Följande definitioner gäller också:

1. 8,33 kHz kanalseparation: en separation på 8,33 kHz mellan angränsande kanaler,

2. kanal: en numerisk kod som används i samband med avstämning av utrustning för röstkommunikation och som möjliggör unik identifiering av tillämplig radiokommunikationsfrekvens och kanalseparation,

3. flygkontrollenhet (nedan kallad ATC-enhet): beroende på sammanhanget antingen enhet för områdeskontroll (ACC-enhet), inflygningskontroll eller flygplatskontroll,

4. områdeskontroll (nedan kallad ACC-enhet): enhet för tillhandahållande av flygtrafikledning för kontrollerade flygningar inom kontrollområden under dess ansvar,

▼M1

5. flygningar enligt visuellflygregler (VFR-flygning): flygning som utförs enligt visuellflygreglerna,

▼B

6. VHF-tilldelning: tilldelning av VHF-frekvens till luftfartstjänst för användning av röstkommunikationsutrustning,

7. flerfrekvenssystem: ett system som används i situationer då radiotäckningen inte kan säkerställas genom en enda kombination av sändare och mottagare och där signalerna förskjuts från huvudbärfrekvensen för att minimera interferensproblemen,

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

▼B

8. avsedd operativ täckning: det luftrum i vilken viss tjänst tillhandahålls och erbjuds frekvensskydd,

9. operatör: en person, en organisation eller ett företag som bedriver eller erbjuder sig att bedriva en luftfartsverksamhet,

10. arbetsposition: arbetsplats med möbler och teknisk utrustning där personal inom flygtrafikledningstjänsten utför sina arbetsuppgifter,

11. radiotelefoni: en form av radiokommunikation i huvudsak avsedd för utbyte av information i form av tal,

12. samarbetsavtal: överenskommelse (Letter of Agreement – LoA) mellan två angränsande ATC-enheter där det anges hur deras respektive ansvar för flygkontrolltjänsterna ska samordnas,

13. Integrated Initial Flight Plan Processing System (nedan kallat IFPS): ett system inom ramen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst genom vilket en centraliserad tjänst för bearbetning och distribution av färdplandata – där man hanterar mottagande, godkännande och distribution av färdplaner – tillhandahålls inom det luftrum som omfattas av denna förordning,

14. statsluftfartyg: luftfartyg som används av militär, tull och polis,

15. statsluftfartyg för transport: statsluftfartyg med fasta vingar som används för att transportera personer och/eller gods.

Artikel 3

Driftskompatibilitet och krav på prestanda

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5 ska operatörer säkerställa att deras luftfartyg senast den 15 mars 2008 är utrustade med radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz.

2. Förutom kanalseparation på 8,33 kHz ska den utrustning som avses i punkt 1 även kunna ta in kanaler med kanalseparation på 25 kHz och fungera i miljöer där flerfrekvenssystem används.

3. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att alla tilldelningar av VHF-frekvenser för röstkommunikation i sektorer med en nedre gräns på eller över FL 195 senast den 3 juli 2008 omvandlas till kanalseparation på 8,33 kHz.

4. Punkt 3 ska inte gälla för sektorer som använder 25 kHz flerfrekvenssystem.

5. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att leverantörerna av flygtrafiktjänster underrättas om lämpliga VHF-tilldelningar.

▼B

6. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska genomföra de VHF-tilldelningar som avses i punkt 5. Om det på grund av exceptionella omständigheter inte är möjligt att följa punkt 3 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om orsakerna till detta.

7. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att prestandan för deras röstkommunikationssystem med kanalseparation på 8,33 kHz är i överensstämmelse med ICAO:s standarder som anges i punkt 1 i bilaga I.

8. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att deras röstkommunikationssystem med kanalseparation på 8,33 kHz möjliggör operativt godtagbar röstkommunikation mellan flygledare och piloter inom den avsedda operativa täckningen.

9. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att prestandan på den sändar-/mottagarkomponent på marken som installerats inom röstkommunikationssystemet med kanalseparation på 8,33 kHz är i överensstämmelse med ICAO:s standarder som anges i punkt 1 i bilaga I när det gäller frekvensstabilitet, modulering, känslighet, faktisk mottagarbandbredd och grannkanaldämpning.

10. Operatörerna ska se till att prestandan för de röstkommunikationssystem med kanalseparation på 8,33 kHz som installerats ombord på deras luftfartyg i enlighet med punkt 1 är i överensstämmelse med ICAO:s standarder som anges i punkt 2 i bilaga I.

11. Det dokument från den europeiska organisationen för civil luftfartsutrustning (Eurocae) som anges i punkt 3 i bilaga I ska anses utgöra tillräckligt bevis på överensstämmelse med de krav avseende frekvensstabilitet, modulering, känslighet, faktisk mottagarbandbredd och grannkanaldämpning som fastställs i ICAO:s standarder som anges i punkt 2 i bilaga I.

12. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska genomföra förfarandena för anmälan och inledande samordning i sina färdplandatasystem i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 ([1]) på följande sätt:

a) Information om att det i samband med en flygning går att använda 8,33 kHz ska överföras mellan ATC-enheter.

b) Information om att det i samband med en flygning går att använda 8,33 kHz ska tillhandahållas på den berörda arbetspositionen.

c) Flygledaren ska ha möjlighet att ändra informationen om att det i samband med en flygning går att använda 8,33 kHz.

Artikel 4

Andra tillämpliga rutiner

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster och operatörer ska se till att alla de sex siffrorna i den numeriska koden används för att identifiera sändarkanalen i samband med VHF-radiotelefonikommunikation, utom då både den femte och sjätte siffran är nollor då enbart de fyra första siffrorna ska användas.

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

▼B

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster och operatörer ska se till att deras förfaranden för röstkommunikation mellan mark och luftfartyg är i överensstämmelse med ICAO:s bestämmelser som anges i punkt 4 i bilaga I.

3. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att de förfaranden som gäller för luftfartyg som har radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz respektive för luftfartyg som inte har sådan utrustning anges i samarbetsavtalen mellan ACC-enheterna.

4. De operatörer som genomför de flygningar över FL 195 som avses i artikel 1.3, och ombud som agerar på deras vägnar, ska se till att utöver bokstaven S och/eller eventuella andra bokstäver bokstaven Y anges i fält 10 i färdplanen för luftfartyg som är utrustade med radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz; för luftfartyg som inte har den berörda utrustningen, men som har beviljats undantag avseende obligatorisk utrustning ombord, ska de se till att indikatorn STS/EXM833 anges i fält 18. Luftfartyg som normalt kan flyga över FL 195 och som har radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz men som planerar att flyga under denna nivå ska ange bokstaven Y i fält 10 i färdplanen.

5. Om det sker en förändring när det gäller möjligheten att under en flygning använda kanalseparation på 8,33 kHz ska operatörerna eller de ombud som agerar på deras vägnar skicka ett ändringsmeddelande till IFPS med lämplig indikator i aktuellt fält.

6. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att IFPS bearbetar och sprider de uppgifter avseende möjligheten att använda kanalseparation på 8,33 kHz som de mottagit i färdplanerna.

Artikel 5

Statsluftfartyg

1. Medlemsstaterna ska se till att statsluftfartyg för transport senast den 3 juli 2008 är utrustade med radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz.

2. Utan att det påverkar nationella förfaranden för överföring av information om statsluftfartyg ska medlemsstaterna senast den 3 januari 2008 meddela kommissionen en förteckning över de statsluftfartyg för transport som inte kommer att utrustas med radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz i enlighet med punkt 1 till följd av

a) att de tas ur operativ drift senast den 31 december 2010,

b) anskaffningsproblem.

När anskaffningsproblem gör det omöjligt att följa punkt 1 ska medlemsstaterna också senast den 3 januari 2008 underrätta kommissionen om vilket datum de berörda luftfartygen kommer att förses med radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz. Detta datum får inte vara senare än den 31 december 2012.

▼B

3. Medlemsstaterna ska se till att statsluftfartyg som inte är avsedda för transport senast den 31 december 2009 är utrustade med radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz.

4. Utan att det påverkar nationella förfaranden för överföring av information om statsluftfartyg ska medlemsstaterna senast den 30 juni 2009 meddela kommissionen en förteckning över de statsluftfartyg som inte är avsedda för transport som inte kommer att utrustas med radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz i enlighet med punkt 3 till följd av

a) tvingande hinder av teknisk eller budgetär karaktär,

b) att de tas ur drift senast den 31 december 2010,

c) anskaffningsproblem.

När anskaffningsproblem gör det omöjligt att följa punkt 3 ska medlemsstaterna också senast den 30 juni 2009 underrätta kommissionen om vilket datum de berörda luftfartygen kommer att förses med radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz. Detta datum får inte vara senare än den 31 december 2015.

5. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska se till att de statsluftfartyg som inte har radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz kan tas emot under förutsättning att de kan hanteras säkert inom gränserna för flygledningstjänstens kapacitet på tilldelade UHF eller 25 kHz VHF.

6. Medlemsstaterna ska i nationella luftfartspublikationer offentliggöra sina förfaranden för hantering av statsluftfartyg som inte har radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz.

7. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska årligen meddela de medlemsstater som har utsett dem sina planer för hantering av statsluftfartyg som inte har radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz; med beaktande av kapacitetsbegränsningarna i samband med de förfaranden som nämns i punkt 6.

Artikel 6

Säkerhetskrav

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att alla ändringar i de existerande system som det hänvisas till i artikel 1.2 eller införandet av nya system föregås av en säkerhetsbedömning, inklusive kartläggning av riskkällor, riskbedömning och riskreducering, som genomförs av berörda parter.

För denna säkerhetsbedömning ska säkerhetskraven i bilaga II gälla som minimikrav.

▼B

Artikel 7

Systemkomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska tillverkare av komponenter till de system som avses i artikel 1.2 innan de lämnar en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 552/2004, göra en bedömning av dessa komponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning i enlighet med bestämmelserna i del A i bilaga III till den här förordningen.

2. Förfaranden för att säkerställa luftvärdigheten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 ([1]) ska, då de tillämpas på luftburna komponenter i de system som avses i artikel 1.2, anses utgöra godtagbara förfaranden för bedömning av dessa komponenters överensstämmelse om de påvisar överensstämmelse med den här förordningens krav på driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet.

Artikel 8

Kontroll av system

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som kan styrka eller har styrkt att de uppfyller villkoren i bilaga IV, ska kontrollera de system som avses i artikel 1.2 i enlighet med kraven i del C i bilaga III.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som inte kan styrka att de uppfyller villkoren i bilaga IV, ska i stället uppdra åt ett anmält organ att kontrollera de system som avses i artikel 1.2. Kontrollen ska utföras i enlighet med kraven i del D i bilaga III.

Artikel 9

Övriga krav

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att all berörd personal vederbörligen informeras om bestämmelserna i denna förordning och får lämplig utbildning för sin tjänsteutövning.

2. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att den personal i IFPS som är engagerad i arbete med färdplaner vederbörligen informeras om bestämmelserna i denna förordning och får lämplig utbildning för sin tjänsteutövning.

3. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska

a) utveckla och upprätthålla drifthandböcker med nödvändiga instruktioner och upplysningar så att all berörd personal kan tillämpa denna förordning,

([1]) EGT L 240, 7.9.2002, s. 1.

▼B

b) se till att handböckerna enligt punkt a är tillgängliga och aktuella och att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och dokumentationsutformning,

c) se till att arbetsmetoder och operativa metoder är i överensstämmelse med denna förordning.

4. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den centrala tjänsten för bearbetning och distribution av färdplaner

a) utvecklar och upprätthåller drifthandböcker med nödvändiga instruktioner och upplysningar så att all berörd personal kan tillämpa denna förordning,

b) ser till att handböckerna enligt punkt a är tillgängliga och aktuella och att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och dokumenthantering,

c) ser till att arbetsmetoder och operativa metoder är i överensstämmelse med denna förordning.

5. De operatörer som anges i artikel 3.1 ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den personal som hanterar radioutrustning vederbörligen informeras om denna förordning, är lämpligt utbildade för att hantera utrustningen och att instruktioner när så är möjligt finns tillgängliga i förarkabinen.

6. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att denna förordning följs, bland annat genom att offentliggöra alla relevanta upplysningar i nationella luftfartspublikationer.

Artikel 10

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

Standarder och bestämmelser som avses i artiklarna 3 och 4

1. Kapitel 2 ”Aeronautical Mobile Service”, avsnitt 2.1 ”Air-ground VHF communication system characteristics” och avsnitt 2.2 ”System characteristics of the ground installations” i ICAO bilaga 10, volym III, del 2 (Första upplagan – juli 1995 med införlivande av ändring nr 80).

2. Kapitel 2 ”Aeronautical Mobile Service”, avsnitt 2.1 ”Air-ground VHF communication system characteristics”, avsnitt 2.3.1 ”Transmitting function” och avsnitt 2.3.2 ”Receiving function” utom underavsnitt 2.3.2.8 ”VDL – Interference Immunity Performance” i ICAO bilaga 10, volym III, del 2 (Första upplagan – juli 1995 med införlivande av ändring 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, ändring 3, december 1997.

4. Avsnitt 12.3.1.4 ”8,33 kHz channel spacing” i ICAO PANS-ATM dok. 4444 (Fjortonde upplagan – 2001 införlivande av ändring nr 4).

▼B

BILAGA II

Säkerhetskrav som avses i artikel 6

1. Kraven avseende driftskompatibilitet och prestanda, som anges i artikel 3.1 och 3.12, ska också betraktas som säkerhetskrav.

2. De krav på tillämpliga rutiner som anges i artikel 4.1 och 4.2 ska också betraktas som säkerhetskrav.

3. De krav avseende statsluftfartyg som anges i artikel 5.1, 5.3, 5.5 och 5.7 ska också betraktas som säkerhetskrav.

4. De krav som stödjer överensstämmelse och som anges i artikel 9.1, 9.3, 9.5 och 9.6 ska också betraktas som säkerhetskrav.

5. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska säkerställa att flygledarens gränssnitt mellan människa och maskin för visning av VHF-kanalerna överensstämmer med VHF-radiotelefoniförfarandena.

6. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska bedöma inverkan av att föra ned luftfartyg som saknar radioutrustning med kapacitet för kanalseparation på 8,33 kHz under FL 195, med beaktande av faktorer som lägsta säkra korsningshöjd och ska fastställa om det krävs ändringar i sektorskapaciteten eller luftrummets utformning/strukturer.

7. Medlemsstaterna ska se till att omvandlingar från 25 till 8,33 kHz görs under en försöksperiod på minst 4 veckor, under vilken tid den säkra driften ska kontrolleras, före samordning i tabellen COM2 av ICAO dok. 7754.

8. Medlemsstaterna ska se till att omvandlingar från 25 till 8,33 kHz görs med hänsyn tagen till ICAO:s frekvensplaneringskriterier som beskrivs i del II – ”VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria” i EUR Frequency Management Manual – ICAO EUR Dok. 011 (2005).

▼B

BILAGA III

DEL A

KRAV FÖR BEDÖMNING AV SYSTEMKOMPONENTERS ÖVERENSSTÄMMELSE ELLER LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING ENLIGT ARTIKEL 7

1. Kontrollen ska visa att komponenterna uppfyller denna förordnings krav eller att de är lämpliga för användning medan komponenterna är i drift i testmiljön.

2. Tillverkarens användning av den modul som beskrivs i del B ska betraktas som ett lämpligt förfarande för bedömning av överensstämmelse för att säkerställa och försäkra komponenternas överensstämmelse. Likvärdiga eller strängare förfaranden är också tillåtna.

DEL B

INTERN PRODUKTIONSKONTROLLMODUL

1. I denna modul beskrivs det förfarande då en tillverkare eller dennes representant som är etablerad i gemenskapen, som uppfyller de förpliktelser som fastställs i punkt 2, säkerställer och försäkrar att utrustningen uppfyller kraven i denna förordning. Tillverkaren eller dennes representant som är etablerad i gemenskapen måste upprätta en skriftlig försäkran om överensstämmelse eller lämplighet i enlighet med bilaga III.3 till förordning (EG) nr 552/2004.

2. Tillverkaren ska upprätta den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4, och denne eller dennes representant som är etablerad i gemenskapen ska hålla denna dokumentation tillgänglig för berörda nationella myndigheter för kontroll under minst tio år efter det att tillverkningen av komponenterna har upphört. Den ska även vara tillgänglig för de leverantörer av flygtrafiktjänster som integrerar dessa komponenter i sina system. Tillverkaren eller dennes representant som är etablerad i gemenskapen ska informera medlemsstaterna om var och hur ovannämnda tekniska dokumentation kan göras tillgänglig.

3. Om tillverkaren inte är etablerad inom gemenskapen ska denne utse den person eller de personer som ska släppa ut komponenterna på gemenskapsmarknaden. Dessa personer ska informera medlemsstaterna om var och hur den tekniska dokumentationen kan göras tillgänglig.

4. Den tekniska dokumentationen ska möjliggöra en bedömning av komponenternas överensstämmelse med kraven i denna förordning. I den mån det krävs för bedömningen ska dokumentationen omfatta komponenternas konstruktion, tillverkning och funktion.

5. Tillverkaren eller dennes representant ska förvara en kopia av försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning tillsammans med den tekniska dokumentationen.

DEL C

KRAV FÖR KONTROLLEN AV SYSTEM SOM AVSES I ARTIKEL 8.1

1. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska visa att systemen överensstämmer med denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet i denna förordning i en utvärderingsmiljö som motsvarar systemens verkliga driftsmiljö. Detta gäller särskilt följande:

   — Kontrollen av system för kommunikation mellan luftfartyget och marken ska visa att 8,33 kHz kanalseparation används för VHF-röstkommunikation mellan mark och luftfartyg i enlighet med artikel 3.3 och att prestandan för röstkommunikationssystemen med 8,33 kHz kanalseparation överensstämmer med artikel 3.7.

▼B

— Kontrollen av färdplandatasystemen ska visa att den funktionalitet som beskrivs i artikel 3.12 tillämpas på rätt sätt.

2. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.

3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 1.2 ska ha erforderlig funktionalitet.

4. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska resultera i de delar av den tekniska dokumentation som krävs enligt punkt 3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 552/2004. Dessutom ska följande delar finnas med:

— Beskrivning av genomförandet av kontrollen.

— Redogörelse för inspektioner och test som genomförts innan systemet togs i drift.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster ska svara för kontrollerna och särskilt göra följande:

— Ange en lämplig driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön.

— Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 1.2 i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.

— Kontrollera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende tillämplig driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet.

— Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.

— Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.

— Utföra inspektioner och test enligt testplanen.

— Utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och test.

6. Leverantören av flygtrafiktjänster ska se till att de system som anges i artikel 1.2 och som används i en operativ utvärderingsmiljö uppfyller krav avseende driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet i denna förordning.

7. Om kontrollen visar att kraven uppfylls, ska leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontroll av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med den tekniska dokumentation som krävs enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.

DEL D

KRAV FÖR KONTROLL AV SYSTEM SOM AVSES I ARTIKEL 8.2

1. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska visa att systemen uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet i en utvärderingsmiljö som motsvarar systemens verkliga driftsmiljö. Detta gäller särskilt följande:

— Kontrollen av system för kommunikation mellan luftfartyget och marken ska visa att 8,33 kHz kanalseparation används för röstkommunikation mellan mark och luftfartyg i enlighet med artikel 3.3 och att prestandan för röstkommunikationssystemen med 8,33 kHz kanalseparation överensstämmer med artikel 3.7.

▼B

— Kontrollen av färdplandatasystemen ska visa att den funktionalitet som beskrivs i artikel 3.12 tillämpas på rätt sätt.

2. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.

3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 1.2 ska ha erforderlig funktionalitet.

4. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska resultera i de delar av den tekniska dokumentation som krävs enligt bilaga IV.3 till förordning (EG) nr 552/2004. Dessutom ska följande delar finnas med:

— Beskrivning av genomförandet av kontrollen.

— Redogörelse för inspektioner och test som genomförts innan systemet togs i drift.

5. Leverantören av flygtrafiktjänsterna ska ange en lämplig driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön. Leverantören ska låta ett anmält organ utföra kontrollerna.

6. Det anmälda organet ska leda kontrollerna. Detta gäller särskilt följande:

— Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 1.2 i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.

— Kontrollera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende tillämplig driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet.

— Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.

— Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.

— Utföra inspektioner och test enligt testplanen,

— Utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och test.

7. Det anmälda organet ska se till att de system som anges i artikel 1.2 och som drivs i en operativ utvärderingsmiljö uppfyller krav avseende driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet i denna förordning.

8. Om kontrollerna visar att kraven uppfylls, ska det anmälda organet upprätta ett EG-intyg om överensstämmelse beträffande de uppgifter organet utfört.

9. Därefter ska leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontrollen av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med den tekniska dokumentation som krävs i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.

▼B

BILAGA IV

Villkor som avses i artikel 8

1. Leverantören av flygtrafiktjänster måste ha interna rapporteringsrutiner i organisationen som garanterar och visar att bedömningarna i kontrollen är opartiska och självständiga.

2. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna utför dem med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kunnande och står fria från alla former av påtryckningar eller incitament, särskilt av ekonomisk art, som kan påverka deras bedömning eller resultatet av deras inspektioner, framför allt från personer eller grupper av personer som påverkas av kontrollernas resultat.

3. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna har tillgång till utrustning som gör att de kan utföra de erforderliga kontrollåtgärderna på ett riktigt sätt.

4. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna har god teknisk och yrkesmässig utbildning, tillfredsställande kunskap om kraven beträffande de kontroller de ska utföra, tillräcklig erfarenhet av sådan verksamhet samt den förmåga som krävs för att upprätta EG-försäkran, registrera uppgifter och utarbeta rapporter som bevis på att kontrollerna har utförts.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna är kapabel att utföra kontrollåtgärderna på ett opartiskt sätt. Deras ersättning ska inte vara beroende av antalet utförda kontrollåtgärder eller resultatet av dessa.