Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1079/2012 DER KOMMISSION

vom 16. November 2012

zur Festlegung der Anforderungen bezüglich des Sprachkanalabstands für den einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 14)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 657/2013 der Kommission vom 10. Juli 2013	L 190	37	11.7.2013
►M2	Durchführungsverordnung (EU) 2016/2345 der Kommission vom 14. Dezember 2016	L 348	11	21.12.2016
►M3	Durchführungsverordnung (EU) 2017/2160 der Kommission vom 20. November 2017	L 304	47	21.11.2017

▼B

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1079/2012 DER KOMMISSION

vom 16. November 2012

zur Festlegung der Anforderungen bezüglich des Sprachkanalabstands für den einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung legt die Anforderungen für eine koordinierte Einführung des Flugfunkverkehrs mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz fest.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für alle Funkgeräte, die im Frequenzband 117,975-137 MHz (im Folgenden „das VHF-Band“) betrieben werden, das dem mobilen Flugfunkdienst im Streckennetz (Aeronautical Mobile Route Service) zugeteilt ist, einschließlich Systemen, ihrer Komponenten und zugehöriger Verfahren.

(2) Diese Verordnung gilt für Flugdatenverarbeitungssysteme, die von den Flugverkehrskontrollstellen, die Dienste für den allgemeinen Flugverkehr erbringen, eingesetzt werden, sowie deren Komponenten und zugehörige Verfahren.

(3) Diese Verordnung gilt für alle Flüge, die als allgemeiner Flugverkehr im Luftraum der International Civil Aviation Organisation (im Folgenden „ICAO“), Region EUR durchgeführt werden, in dem die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] verantwortlich sind.

(4) Die Bestimmungen für die Umstellung gelten nicht für Frequenzzuteilungen

a) bei denen der Kanalabstand von 25 kHz auf folgenden Frequenzen beibehalten wird:

   i) Notfrequenz (121,5 MHz);

   ii) Hilfsfrequenz für Such- und Rettungsmaßnahmen (123,1 MHz);

   iii) VHF-Digitallink-Frequenzen (VDL-Frequenzen) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz und 136,975 MHz);

   iv) Frequenzen für das ACARS-Luftfahrzeug-Kommunikationssystem (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) (131,525 MHz, 131,725 MHz und 131,825 MHz);

[1] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

▼B

b) bei denen ein Trägerfrequenz-Offset innerhalb eines Kanalabstands von 25 kHz verwendet wird.

(5) Die Betriebsfähigkeit mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz wird nicht für Funkgeräte vorgeschrieben, die ausschließlich auf einer oder mehreren zugeteilten Frequenzen betrieben werden, bei denen der Kanalabstand von 25 kHz beibehalten wird.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für diese Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004. Außerdem gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

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

2. „8,33-kHz-Kanalabstand“: Kanalraster, bei dem der Abstand der nominellen Kanalmittenfrequenzen 8,33 kHz beträgt.

3. „Funkgerät“: eingebautes, tragbares oder in der Hand gehaltenes Gerät für Sendung und/oder Empfang im VHF-Band.

4. „Zentralregister“: Register, in das die nationalen Frequenzverwalter zu jeder Frequenzzuteilung die notwendigen betrieblichen, technischen und verwaltungstechnischen Angaben im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 eintragen.

5. „Umstellung auf 8,33 kHz“: Austausch einer im Zentralregister eingetragenen Zuteilung von Frequenzen mit einem Kanalabstand von 25 kHz durch eine Zuteilung von Frequenzen mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz.

6. „Frequenzzuteilung“: von einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung zur Nutzung einer Funkfrequenz oder eines Funkfrequenzkanals unter festgelegten Bedingungen für den Betrieb von Funkgeräten.

7. „Betreiber“: Person, Organisation oder Unternehmen, die oder das Flugbetrieb durchführt oder durchzuführen beabsichtigt.

8. „Flüge nach Sichtflugregeln“: Flüge, die nach Sichtflugregeln gemäß Anhang 2 des Abkommens von Chicago von 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „das Abkommen von Chicago“)durchgeführt werden.

9. „Staatsluftfahrzeug“: Luftfahrzeug, das im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst eingesetzt wird.

▼B

10. „Trägerfrequenz-Offset-Betrieb“: Betrieb, bei dem ein bezeichnetes Betriebssegment nicht von einem einzigen Sender am Boden abgedeckt werden kann und zur Minimierung von Interferenzproblemen die Signale von zwei oder mehr Sendern am Boden gegenüber der nominellen Kanalmittenfrequenz versetzt sind.

11. „Bordfunkausrüstung“: ein oder mehrere Funkgeräte an Bord eines Luftfahrzeugs, die von einem zugelassenen Flugbesatzungsmitglied während des Fluges verwendet werden.

12. „Funkgeräteerneuerung“: Austausch eines Funkgeräts gegen ein Gerät eines anderen Modells oder gegen ein Gerät mit einer anderen Teilenummer.

13. „festgelegte Betriebsüberdeckung“: Luftraumsegment, in dem ein bestimmter Dienst bereitgestellt wird und Frequenzschutz erhält.

14. „Flugverkehrskontrollstelle“: Bezirkskontrollstelle, Anflugkontrollstelle oder Platzkontrollstelle.

15. „Lotsenarbeitsplatz“: Platz mit Mobiliar und technischer Ausstattung, an dem ein Mitarbeiter der Flugverkehrsdienste Aufgaben im Zusammenhang mit seinen operativen Zuständigkeiten wahrnimmt.

16. „Sprechfunk“: Form des Funkverkehrs, in erster Linie für den Informationsaustausch durch Sprache.

17. „Betriebsabsprache“: Vereinbarung zwischen zwei benachbarten Flugverkehrsdienststellen, in der festgelegt ist, wie ihre jeweiligen Zuständigkeiten im Flugverkehrsdienst zu koordinieren sind.

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

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

20. „Flughafenbetreiber“: das Leitungsorgan des Flughafens gemäß der Begriffsbestimmung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 ([1]).

21. „Kommunikation zur Betriebssteuerung“: Kommunikation von Luftfahrzeugbetreibern, die auch Auswirkungen auf die Sicherheit, Ordnungsmäßigkeit und Effizienz der Flüge im Luftverkehr hat.

([1]) ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

▼B

Artikel 4

Anforderungen an die Interoperabilität und Leistung von Funkausrüstung

(1) Hersteller von Funkgeräten, die im VHF-Band betrieben werden sollen, oder deren in der Union niedergelassene Bevollmächtigte stellen sicher, dass ab 17. November 2013 alle in Verkehr gebrachten Funkgeräte mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden können.

(2) Flugsicherungsorganisationen, Betreiber und andere Nutzer oder Eigentümer von Funkgeräten stellen sicher, dass alle Funkausrüstungen, die ab 17. November 2013 in Betrieb genommen werden, mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden können.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Luftfahrzeuge, für die die individuellen Lufttüchtigkeitszeugnisse oder die individuellen Flugerlaubnisse in der Union erstmals ab dem 17. November 2013 erteilt wurden und eine Anforderung bezüglich der Funkausrüstung umfassen, mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind.

(4) Flugsicherungsorganisationen, Betreiber und andere Nutzer oder Eigentümer von Funkgeräten stellen sicher, dass ihre Funkgeräte ab dem 17. November 2013 im Falle einer Funkgeräteerneuerung mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden können.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember 2017 alle Funkgeräte mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden können, ausgenommen Bodenfunkgeräte, die von Flugsicherungsorganisationen betrieben werden.

(6) Zusätzlich zur Betriebsfähigkeit mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz muss die in den Absätzen 1-5 genannte Ausrüstung auf Kanälen mit einem Kanalabstand von 25 kHz betrieben werden können.

(7) Nutzer oder Eigentümer von 8,33-kHz-fähigen Bodenfunkgeräten stellen sicher, dass die Leistung dieser Funkgeräte und der Sender/Empfänger-Bodenkomponente die in den in Anhang II Nummer 1 genannten ICAO-Richtlinien entspricht.

(8) Nutzer oder Eigentümer von 8,33-kHz-fähigen Bordfunkgeräten stellen sicher, dass die Leistung dieser Funkgeräte den in Anhang II Nummer 2 genannten ICAO-Richtlinien entspricht.

Artikel 5

Verpflichtungen der Betreiber

(1) Ein Betreiber darf ein Luftfahrzeug oberhalb von FL 195 nur betreiben, wenn die Bordfunkausrüstung mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden kann.

▼B

(2) Ab dem 1. Januar 2014 darf ein Betreiber Flüge nach Instrumentenflugregeln im Luftraum der Klasse A, B oder C der in Anhang I genannten Mitgliedstaaten nur durchführen, wenn die Bordfunkausrüstung des betreffenden Luftfahrzeugs mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden kann.

(3) Im Hinblick auf die in Absatz 2 genannten Ausrüstungsanforderungen an Funkausrüstung mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz darf ein Betreiber Flüge nach Sichtflugregeln in Gebieten, in denen der Funkverkehr mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz durchgeführt wird, nur durchführen, wenn die Bordfunkausrüstung des betreffenden Luftfahrzeugs mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden kann.

(4) Unbeschadet Artikel 2 Absatz 5 darf ein Betreiber ab dem 1. Januar 2018 Flüge in einem Luftraum, in denen das Mitführen eines Funkgeräts vorgeschrieben ist, nur durchführen, wenn die Bordfunkausrüstung des betreffenden Luftfahrzeugs mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden kann.

Artikel 6

Anforderungen an die Umstellung auf 8,33 kHz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für Sektoren mit einer Untergrenze bei oder oberhalb von FL 195 alle Sprechfunk-Frequenzzuteilungen auf einen Kanalabstand von 8,33 kHz umgestellt werden.

(2) Wenn es unter außergewöhnlichen Umständen nicht möglich ist, die Bestimmungen von Absatz 1 einzuhalten, unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Gründe dafür.

▼M1

(3) Die in Anhang I genannten Mitgliedstaaten führen bis zum 31. Dezember 2014 eine Zahl neuer Umstellungen auf einen Kanalabstand von 8,33 kHz durch, die mindestens 25 % der Gesamtzahl der Frequenzzuteilungen mit einem Kanalabstand von 25 kHz beträgt, die im Zentralregister angegeben und Bezirkskontrollstellen (Area Control Centres, im Folgenden „ACC“) im jeweiligen Mitgliedstaat zugewiesen sind. Diese Umstellungen sind nicht auf ACC-Frequenzzuteilungen begrenzt und umfassen keine Frequenzzuteilungen für die Kommunikation zur Betriebssteuerung.

▼B

(4) Bei der Gesamtzahl der in Absatz 3 genannten ACC-Frequenzzuteilungen mit einem Kanalabstand von 25 kHz bleiben unberücksichtigt:

a) Frequenzzuteilungen, bei denen ein 25-kHz-Trägerfrequenz-Offset eingesetzt wird;

b) Frequenzzuteilungen, bei denen ein Kanalabstand von 25 kHz aus Sicherheitsgründen beibehalten wird;

c) 25-kHz-Frequenzzuteilungen zur Berücksichtigung von Staatsluftfahrzeugen.

(5) Die in Anhang I genannten Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis 31. Dezember 2013 die Zahl der gemäß Absatz 3 durchführbaren Umstellungen.

▼B

(6) Kann das in den Absätzen 3 und 4 genannte Ziel von 25 % nicht erreicht werden, begründet der Mitgliedstaat in seiner Mitteilung an die Kommission, warum dieses Ziel noch nicht erreicht wurde, und schlägt einen alternativen Termin vor, bis zu dem diese Umstellungen durchgeführt werden.

(7) In der Mitteilung an die Kommission sind auch die Frequenzzuteilungen, bei denen eine Umstellung nicht durchgeführt werden kann, und die Gründe für die Nichtdurchführbarkeit anzugeben.

(8) Die in Anhang I genannten Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ab dem 1. Januar 2015 alle im Zentralregister veröffentlichten Frequenzzuteilungen für die Kommunikation zur Betriebssteuerung Frequenzzuteilungen mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz sind.

(9) In den Fällen, in denen aus technischen Gründen die Einhaltung der Vorschriften des Absatzes 8 nicht sichergestellt werden kann, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 31. Dezember 2014 die Frequenzzuteilungen für die Kommunikation zur Betriebssteuerung, die nicht umgestellt werden, und begründen, warum die Umstellung nicht erfolgt.

(10) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember 2018 alle Frequenzzuteilungen auf einen Kanalabstand von 8,33 kHz umgestellt werden, ausgenommen:

a) Frequenzzuteilungen, bei denen ein Kanalabstand von 25 kHz aus Sicherheitsgründen beibehalten wird;

b) 25-kHz-Frequenzzuteilungen zur Berücksichtigung von Staatsluftfahrzeugen.

Artikel 7

Pflichten von Flugsicherungsorganisationen

(1) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass ihre 8,33-kHz-Sprachkommunikationssysteme innerhalb der festgelegten Betriebsüberdeckung eine betrieblich akzeptable Sprechfunkverbindung zwischen Lotsen und Piloten ermöglichen.

(2) 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 Fähigkeit eines Fluges zur Kommunikation bei einem Kanalabstand von 8,33 kHz wird zwischen Flugverkehrskontrolldienststellen weitergegeben;

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

▼B

b) die Information über die Fähigkeit eines Fluges zur Kommunikation bei einem Kanalabstand von 8,33 kHz wird am zuständigen Lotsenarbeitsplatz zur Verfügung gestellt;

c) der Lotse hat die Möglichkeit, die Information über die Fähigkeit eines Fluges zur Kommunikation bei einem Kanalabstand von 8,33 kHz zu ändern.

Artikel 8

Zugehörige Verfahren

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

(2) Flugsicherungsorganisationen, Betreiber und andere Nutzer von Funkgeräten stellen sicher, dass ihre Verfahren für den Flugfunk den in Anhang II Nummer 3 genannten ICAO-Bestimmungen entsprechen.

(3) Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass die jeweils geltenden Verfahren für Luftfahrzeuge, die mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind, und für Luftfahrzeuge, die nicht über eine solche Ausrüstung verfügen, in den in einer Betriebsabsprache getroffenen Vereinbarungen zwischen Flugverkehrsdienststellen festgelegt sind.

(4) Alle Betreiber und in ihrem Namen tätigen Beauftragten stellen sicher, dass für Luftfahrzeuge mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten in Feld 10 des Flugplans der Buchstabe Y eingetragen wird.

(5) Betreiber und in ihrem Namen tätige Beauftragte stellen sicher, dass bei der Planung von Flügen in einem Luftraum, in dem das Mitführen von 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten vorgeschrieben ist, für Luftfahrzeuge, die nicht über die entsprechende Ausrüstung verfügen, für die aber eine Ausnahme von der Pflicht zum Mitführen der Ausrüstung erteilt wurde, die entsprechende Angabe im Flugplan erfolgt.

(6) Ändert sich bei einem Flug der Status der 8,33-kHz-Fähigkeit, übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber oder die in ihrem Namen handelnden Beauftragten eine Änderungsmeldung an das IFPS mit der korrekten Angabe im betreffenden Feld des Flugplans.

(7) Der Netzmanager stellt sicher, dass das IFPS die mit den Flugplänen erhaltene Information über die Betriebsfähigkeit mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz verarbeitet und verbreitet.

Artikel 9

Regelungen für Staatsluftfahrzeuge

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Transport-Staatsluftfahrzeuge, die Flüge oberhalb von FL 195 durchführen, mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind.

▼B

(2) Wenn Beschaffungsbeschränkungen die Einhaltung der Vorschriften des Absatzes 1 verhindern, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Transport-Staatsluftfahrzeuge, die Flüge oberhalb von FL 195 durchführen, bis spätestens 31. Dezember 2012 mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet werden.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass andere Staatsluftfahrzeuge als Transport-Staatsluftfahrzeuge, die Flüge oberhalb von FL 195 durchführen, mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind.

(4) Die Mitgliedstaaten können zulassen, dass die Vorschriften des Absatzes 3 aus folgenden Gründen nicht eingehalten werden:

a) zwingende technische oder haushaltsbezogene Beschränkungen,

b) Beschaffungsbeschränkungen.

(5) Wenn Beschaffungsbeschränkungen die Einhaltung der Vorschriften des Absatzes 3 verhindern, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass andere Staatsluftfahrzeuge als Transport-Staatsluftfahrzeuge, die Flüge oberhalb von FL 195 durchführen, bis spätestens 31. Dezember 2015 mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet werden.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass neue Staatsluftfahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2014 in Dienst gestellt werden, mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ab dem 1. Januar 2014 bei einer Erneuerung der an Bord von Staatsluftfahrzeugen eingebauten Funkgeräte die neuen Funkgeräte mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz betrieben werden können.

(8) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle Staatsluftfahrzeuge bis spätestens 31. Dezember 2018 mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet werden.

(9) Unbeschadet der nationalen Verfahren für die Weitergabe von Informationen über Staatsluftfahrzeuge übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 30. Juni 2018 die Liste der Staatsluftfahrzeuge, die aus folgenden Gründen nicht mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten gemäß Absatz 8 ausgerüstet werden können:

a) zwingende technische oder haushaltsbezogene Beschränkungen,

b) Beschaffungsbeschränkungen.

(10) Wenn Beschaffungsbeschränkungen die Einhaltung der Bestimmungen von Absatz 8 verhindern, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 30. Juni 2018 das Datum, bis zu dem die betreffenden Luftfahrzeuge mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet werden. Dieses Datum darf nicht nach dem 31. Dezember 2020 liegen.

(11) Absatz 8 gilt nicht für Staatsluftfahrzeuge, die spätestens zum 31. Dezember 2025 außer Dienst gestellt werden.

▼B

(12) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind, berücksichtigt werden, sofern eine sichere Abwicklung innerhalb der Kapazitätsgrenzen des Flugverkehrsmanagementsystems auf UHF-Frequenzen oder Frequenzen mit einem Kanalabstand von 25 kHz möglich ist.

(13) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Verfahren für die Handhabung von Staatsluftfahrzeugen, die nicht mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind, in den nationalen Luftfahrthandbüchern (AIP).

(14) Die Flugsicherungsorganisationen teilen dem Mitgliedstaat, der sie benannt hat, einmal jährlich ihre Pläne für den Umgang mit Staatsluftfahrzeugen mit, die nicht mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind, wobei die Kapazitätsgrenzen in Verbindung mit den in Absatz 13 genannten Verfahren zu berücksichtigen sind.

Artikel 10

Sicherheitsanforderungen

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass vor Änderungen an den bestehenden Systemen gemäß Artikel 2 Absatz 1 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 III aufgeführten Sicherheitsanforderungen berücksichtigt.

Artikel 11

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 2 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung genannten Systeme die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit dieser Komponenten anhand der in Anhang IV Teil A der vorliegenden Verordnung aufgeführten Anforderungen.

(2) Eine gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) ausgestellte Bescheinigung, soweit sie sich auf Komponenten erstreckt, gilt als EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung, wenn sie den Nachweis der Einhaltung der anwendbaren Anforderungen der vorliegenden Verordnung an Interoperabilität, Leistung und Sicherheit umfasst.

Artikel 12

Prüfung von Systemen

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

([1]) ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

▼B

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

(3) Eine gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ausgestellte Bescheinigung, soweit sie sich auf Systeme erstreckt, gilt als EG-Prüferklärung, wenn sie den Nachweis der Einhaltung der anwendbaren Anforderungen an Interoperabilität, Leistung und Sicherheit der vorliegenden Verordnung umfasst.

Artikel 13

Zusätzliche Anforderungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle maßgeblichen Beteiligten mit den Anforderungen dieser Verordnung vertraut gemacht und für ihre Aufgaben angemessen geschult werden.

(2) Der Netzmanager stellt sicher, dass Personal, das das IFPS betreibt und an der Flugplanung beteiligt ist, 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 ihrem maßgeblichen Personal die Anwendung dieser Verordnung ermöglichen;

b) stellen sicher, 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) stellen sicher, dass die Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren mit dieser Verordnung in Übereinstimmung stehen.

(4) Der Netzmanager stellt sicher, dass die zentrale Flugplanverarbeitung und -verteilung

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

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

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

(5) Die Betreiber stellen sicher, dass Personal, das Funkausrüstungen bedient, mit dieser Verordnung vertraut gemacht wird, dass es für die Bedienung dieser Ausrüstung angemessen geschult wird und dass im Cockpit nach Möglichkeit entsprechende Anleitungen zur Verfügung stehen.

▼B

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

Artikel 14

Freistellungen

(1) Im Rahmen von Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 730/2006 der Kommission ([1]) können die Mitgliedstaaten für Flüge, die nach Sichtflugregeln durchgeführt werden, vorübergehende Ausnahmen von der in Artikel 5 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung festgelegten Pflicht zum Mitführen der Ausrüstung beschließen.

(2) Die Mitgliedstaaten können örtliche Maßnahmen ergreifen, mit denen Ausnahmen von der Pflicht zur Einhaltung der Artikel 4 Absatz 5, Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 10 für Situationen mit begrenzten Auswirkungen auf das Netz erteilt werden.

(3) Mitgliedstaaten, die die in Absatz 2 genannten örtlichen Maßnahmen ergreifen, übermitteln der Kommission detaillierte Angaben zur Begründung der Notwendigkeit von Ausnahmen spätestens ein Jahr vor dem in Artikel 4 Absatz 5, Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 10 jeweils genannten Datum.

(4) Innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt der Informationen aus den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 3 und nach Konsultation des Netzmanagers kann die Kommission tätig werden, um eine nach Absatz 2 gewährte Ausnahme zu überprüfen, falls diese nicht nur begrenzte Auswirkungen auf das Netz hat.

Artikel 15

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 1265/2007 wird aufgehoben.

Artikel 16

Inkrafttreten

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

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

([1]) ABl. L 128 vom 16.5.2006, S. 3.

▼B

ANHANG I

Mitgliedstaaten, auf die in den Artikeln 5 und 6 Bezug genommen wird

Die Mitgliedstaaten, auf die in Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 Absatz 3, Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 6 Absatz 8 Bezug genommen wird, sind:

— Deutschland,

— Irland,

— Frankreich,

— Italien,

— Luxemburg,

— Ungarn,

— die Niederlande,

— Österreich,

— das Vereinigte Königreich.

▼B

ANHANG II

▼M2

ICAO-Bestimmungen, auf die in den Artikeln 4 und 8 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 installation“ von Anhang 10 des Abkommens von Chicago, Band III, Teil 2 (Zweite Ausgabe — Juli 2007 mit Änderung Nr. 90).

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 Anhang 10 des Abkommens von Chicago, Band III, Teil 2 (Zweite Ausgabe — Juli 2007 mit Änderung Nr. 90).

▼M3

3. Abschnitt 12.3.1.5 „8,33 kHz channel spacing“ von ICAO PANS-ATM Dok. 4444 (16. Ausgabe — 2016 mit Änderung Nr. 7A).

▼B

ANHANG III

Anforderungen nach Artikel 10, die bei der Sicherheitsbewertung zu berücksichtigen sind

1. Die Interoperabilitäts- und Leistungsanforderungen gemäß Artikel 4 Absätze 6, 7 und 8, Artikel 7 Absätze 1 und 2 sind bei der Sicherheitsbewertung zu berücksichtigen.

2. Die Anforderungen an die zugehörigen Verfahren nach Artikel 8 sind bei der Sicherheitsbewertung zu berücksichtigen.

3. Die Bestimmungen über Staatsluftfahrzeuge nach Artikel 9 Absätze 13 und 14 sind bei der Sicherheitsbewertung zu berücksichtigen.

4. Die Anforderungen zur Unterstützung der Einhaltung der Bestimmungen nach Artikel 13 Absätze 1, 2, 5 und 6 sind bei der Sicherheitsbewertung zu berücksichtigen.

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Frequenzzuteilung auf einen Kanalabstand von 8,33 kHz umgestellt und die neue Frequenzzuteilung während eines Versuchszeitraums von angemessener Dauer erprobt wird, während dessen die Sicherheit des Betriebs überprüft wird, bevor eine Registrierung im Zentralregister erfolgt.

6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei Umstellungen auf einen Kanalabstand von 8,33 kHz die ICAO-Anleitungen zu Frequenzplanungskriterien gemäß Teil II — „VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria“ des EUR Frequency Management Manual — ICAO EUR Dok. 011 berücksichtigt werden.

7. Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, dass Verfahren für die Handhabung von Luftfahrzeugen, die nicht mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind und die in einem Luftraum verkehren, in dem die Pflicht zum Mitführen von 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten besteht, entsprechend veröffentlicht und angewendet werden.

8. Die Flugsicherungsorganisationen und/oder Flughafenbetreiber gewährleisten, dass Verfahren zum Umgang mit Fahrzeugen, die nicht mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sind, in Flugplatzbereichen, in denen Frequenzen mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz verwendet werden, entsprechend veröffentlicht und angewendet werden.

9. Mitgliedstaaten, die in einem Teil ihres Luftraums Frequenzzuteilungen auf den Kanalabstand von 8,33 kHz umstellen, müssen

   a) sicherstellen, dass Betreiber von Luftfahrzeugen in diesem Luftraum informiert werden, dass die Luftfahrzeuge mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten ausgerüstet sein müssen,

   b) sicherstellen, dass Flugbesatzungsmitglieder, die Funkgeräte mit einem Kanalabstand von 25 kHz in Lufträumen benutzen, in denen die Pflicht zum Mitführen von 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten besteht, gemäß Artikel 2 Absatz 5 eine angemessene Schulung erhalten,

   c) eine örtliche Sicherheitsbewertung vor der Umstellung vornehmen, bei der der gesamte Verkehr berücksichtigt wird, der in diesem Luftraum voraussichtlich fliegen wird, und bei der mögliche Probleme berücksichtigt werden, die sich durch das Sprachkommunikationssystem ergeben könnten, das im gesamten umgebenden Luftraum in Betrieb ist.

▼B

ANHANG IV

TEIL A

Anforderungen an die Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten gemäß Artikel 11

1. Ziel der Prüfung ist der Nachweis der Konformität der Komponenten bzw. ihrer Gebrauchstauglichkeit gemäß den Leistungsanforderungen dieser Verordnung 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 für die interne Fertigungskontrolle

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

2. Der Hersteller muss die in Nummer 4 beschriebenen technischen Unterlagen erstellen. Er oder sein in der Union niedergelassener Bevollmächtigter bewahrt die Unterlagen für Kontrollen der zuständigen nationalen Aufsichtsbehörden und zur Einsichtnahme durch Flugsicherungsorganisationen, die diese Komponenten in ihre Systeme integrieren, für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren nach Herstellung der letzten Komponente auf. Der Hersteller oder sein in der Union niedergelassener Bevollmächtigter unterrichtet die Mitgliedstaaten, wo und wie die technischen Unterlagen verfügbar sind.

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

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

5. Der Hersteller oder sein in der Union niedergelassener Bevollmächtigter muss eine Kopie der Erklärung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit zusammen mit den technischen Unterlagen aufbewahren.

TEIL C

Anforderungen an die Prüfung von Systemen gemäß Artikel 12 Absatz 1

1. Ziel der Prüfung von Systemen gemäß Artikel 2 Absatz 1 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 gilt Folgendes:

   — Bei der Prüfung der Kommunikationssysteme ist nachzuweisen, dass der Kanalabstand von 8,33 kHz für die Sprachkommunikation gemäß Artikel 4 verwendet wird und die Leistung der Sprachkommunikationssysteme mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz den Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 7 entspricht.

▼B

— Bei der Prüfung von Systemen für die Flugdatenverarbeitung ist nachzuweisen, dass die in Artikel 7 Absatz 2 beschriebenen Funktionsmerkmale ordnungsgemäß eingehalten werden.

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

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

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

— Beschreibung der Durchführung;

— 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 2 Absatz 1 genannten Systeme in eine betriebliche und technische Bewertungsumgebung beschreibt;

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

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

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

— die Inspektionen und Prüfungen gemäß Prüfplan durchführen;

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

6. Die Flugsicherungsorganisation gewährleistet, dass die in Artikel 2 Absatz 1 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 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 an die Prüfung von Systemen gemäß Artikel 12 Absatz 2

1. Ziel der Prüfung von Systemen gemäß Artikel 2 Absatz 1 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 gilt Folgendes:

— Bei der Überprüfung der Kommunikationssysteme ist nachzuweisen, dass der Kanalabstand von 8,33 kHz für die Sprachkommunikation gemäß Artikel 4 verwendet wird und die Leistung der Sprachkommunikationssysteme mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz den Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 7 entspricht.

▼B

— Bei der Prüfung von Systemen für die Flugdatenverarbeitung ist nachzuweisen, dass die in Artikel 7 Absatz 2 beschriebenen Funktionsmerkmale ordnungsgemäß eingehalten werden.

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

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

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

— Beschreibung der Durchführung;

— Bericht 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 2 Absatz 1 genannten Systeme in eine betriebliche und technische Bewertungsumgebung beschreibt;

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

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

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

— die Inspektionen und Prüfungen gemäß Prüfplan durchführen;

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

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

8. Nach erfolgreicher 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 V

Bedingungen, auf die in Artikel 12 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 Erfahrung in 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, diese Prüfungen unparteilich durchzuführen. Die Vergütung dieses Personals darf weder von der Zahl der durchgeführten Prüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.