Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

►**B** **KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1079/2012**

av den 16 november 2012

om fastställande av krav avseende kanalseparation vid röstkommunikation för det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 320, 17.11.2012, s. 14)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 657/2013 av den 10 juli 2013	L 190	37	11.7.2013
►**M2**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2345 av den 14 december 2016	L 348	11	21.12.2016
►**M3**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2160 av den 20 november 2017	L 304	47	21.11.2017

▼B

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1079/2012

av den 16 november 2012

om fastställande av krav avseende kanalseparation vid röstkommunikation för det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

Artikel 1

Syfte

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

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på all radioutrustning som används i frekvensbandet 117,975–137 MHz (*VHF-bandet*) för mobil flygradiokommunikation längs civila flygvägar, inklusive system, komponenter i dessa system och därmed förbundna förfaranden.

2. Denna förordning ska tillämpas på färdplandatasystem som utnyttjas av flygkontrollenheter som betjänar den allmänna flygtrafiken samt på komponenter till dessa system och förfaranden knutna till dem.

3. Denna förordning ska tillämpas på alla flygningar som klassificeras som allmän flygtrafik i luftrummet inom Internationella civila luftfartsorganisationens regioner Europa (Icao EUR) där medlemsstaterna ansvarar för flygtrafikledningstjänster i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 ([1]).

4. Omvandlingskraven ska inte gälla följande frekvenstilldelningar:

a) Frekvenstilldelningar som kommer att behålla 25 kHz kanalseparation på följande frekvenser:

   i) Nödfrekvensen (121,5 MHz).

   ii) Den kompletterande frekvensen för sök- och räddningsinsatser (123,1 MHz).

   iii) Frekvenserna för VHF datalänk (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz och 136,975 MHz).

   iv) ACARS-frekvenserna (*Aircraft Communications Addressing and Reporting System*) (131,525 MHz, 131,725 MHz och 131,825 MHz).

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

▼B

b) Frekvenstilldelningar där flerfrekvenssystem används med 25 kHz kanalseparation.

5. Möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation ska inte krävas för radioutrustning som är avsedd för användning uteslutande i en eller flera frekvenstilldelningar där 25 kHz kanalseparation kommer att behållas.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 549/2004 gälla. Dessutom gäller följande definitioner:

1. *kanal:* en numerisk kod som används i samband med avstämning av utrustning för röstkommunikation och som möjliggör unik identifiering av tillämplig radiofrekvens och därtill hörande kanalseparation.

2. *8,33 kHz kanalseparation:* en kanalseparation där kanalernas nominella centerfrekvenser är åtskilda från varandra i intervall om 8,33 kHz.

3. *radioutrustning:* varje installerad, portabel eller handhållen apparat som är avsedd att sända och/eller ta emot signaler i VHF-bandet.

4. *centralt register:* ett register där den nationella frekvensförvaltaren för varje frekvenstilldelning registrerar de nödvändiga operativa, tekniska och administrativa uppgifterna i enlighet med förordning (EU) nr 677/2011.

5. *omvandling till 8,33 kHz:* att ersätta en frekvenstilldelning som är registrerad i det centrala registret och som använder 25 kHz kanalseparation med en frekvenstilldelning där 8,33 kHz kanalseparation används.

6. *frekvenstilldelning:* tillstånd lämnat av en medlemsstat för användning av en radiofrekvens eller radiofrekvenskanal på särskilda villkor för att hantera radioutrustning.

7. *operatör:* person, organisation eller företag som bedriver eller erbjuder sig att bedriva luftfartsverksamhet.

8. *flygningar enligt visuellflygregler:* alla flygningar som följer visuellflygregler enligt bilaga 2 till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart (1944).

9. *statsluftfartyg:* luftfartyg som används av militär, tull eller polis.

▼B

10. *flerfrekvenssystem:* situation där den avsedda operativa täckningen inte kan säkerställas genom en enda marksändare och där signalerna från två eller flera marksändare förskjuts från kanalens nominella centerfrekvens för att minimera interferensproblemen.

11. *luftfartygets radioutrustning:* en eller flera radioutrustningar som finns ombord på ett luftfartyg och som används av en auktoriserad flygbesättningsmedlem under flygning.

12. *radiouppgradering:* att ersätta radioutrustning med radioutrustning som är av en annan modell eller har ett annat artikelnummer.

13. *avsedd operativ täckning:* det luftrum i vilket en viss tjänst tillhandahålls och erbjuds frekvensskydd.

14. *flygkontrollenhet (ATC-enhet):* enhet för områdeskontroll (ACC-enhet), inflygningskontroll eller flygplatskontroll.

15. *arbetsposition:* arbetsplats med möbler och teknisk utrustning där personal inom flygtrafikledningstjänsten utför de uppgifter som hör samman med personalens operativa ansvar.

16. *radiotelefoni:* en form av radiokommunikation i huvudsak avsedd för utbyte av information i form av tal.

17. *samarbetsavtal:* överenskommelse (*Letter of Agreement – LoA*) mellan två angränsande flygtrafikledningsenheter (ATS-enheter) där det anges hur deras respektive flygtrafikledningsansvar ska samordnas.

18. *Integrated Initial Flight Plan Processing System (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.

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

20. *flygplatsoperatör:* ledningsorganet vid en flygplats enligt definitionen i rådets förordning (EEG) nr 95/93 ([1]).

21. *operatörers kommunikation:* kommunikation som verkställs av luftfartygsoperatörer och som också påverkar lufttransportsäkerheten samt flygningars regularitet och effektivitet.

([1]) EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

▼B

Artikel 4

Driftskompatibilitets- och prestandakrav för radioutrustning

1. Tillverkare av radioutrustning som är avsedd att användas i VHF-bandet, eller deras godkända representanter som är etablerade i unionen, ska säkerställa att all radioutrustning som släpps ut på marknaden från och med den 17 november 2013 har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänst, operatörer och andra användare eller ägare av radioutrustning ska säkerställa att all radioutrustning som tas i bruk från och med den 17 november 2013 har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att luftfartyg vars individuella luftvärdighetsbevis eller individuella flygtillstånd utfärdas för första gången i unionen från och med den 17 november 2013, och innefattar ett radioutrustningskrav, har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

4. Leverantörer av flygtrafiktjänst, operatörer och andra användare eller ägare av radioutrustning ska säkerställa att deras radioutrustning från och med den 17 november 2013 får möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation när radiouppgraderingar genomförs.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att all radioutrustning senast den 31 december 2017 har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation, med undantag för radiostationer på marken som drivs av leverantörer av flygtrafiktjänst.

6. Förutom möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation ska den utrustning som avses i punkterna 1–5 även kunna ta in kanaler med kanalseparation på 25 kHz.

7. Användare eller ägare av radiostationer på marken med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation ska säkerställa att prestandan för denna radioutrustning och sändar/mottagarkomponenten på marken uppfyller kraven i de Icao-standarder som anges i punkt 1 i bilaga II.

8. Användare eller ägare av luftfartygs radioutrustning som har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation ska säkerställa att prestandan för denna radioutrustning uppfyller kraven i de Icao-standarder som anges i punkt 2 i bilaga II.

Artikel 5

Skyldigheter för operatörer

1. En operatör får inte bruka ett luftfartyg över FL 195 såvida inte luftfartygets radioutrustning har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

▼B

2. Från och med den 1 januari 2014 får en operatör inte bruka ett luftfartyg som flyger enligt instrumentflygregler i luftrumsklass A, B eller C i de medlemsstater som anges i bilaga I såvida inte luftfartygets radioutrustning har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

3. Med hänsyn till de krav avseende radioutrustning ombord med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation som anges i punkt 2 får en operatör inte bruka ett luftfartyg som flyger enligt visuellflygregler i områden där 8,33 kHz kanalseparation används såvida inte luftfartygets radioutrustning har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.5 får en operatör från och med den 1 januari 2018 inte bruka ett luftfartyg i luftrum där det finns ett krav på att radioutrustning måste finnas ombord såvida inte luftfartygets radioutrustning har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

Artikel 6

Krav på omvandlingar till 8,33 kHz

1. För sektorer med en nedre gräns på eller över FL 195 ska medlemsstaterna säkerställa att alla frekvenstilldelningar för röstkommunikation omvandlas till 8,33 kHz kanalseparation.

2. Om det på grund av exceptionella omständigheter inte är möjligt att följa punkt 1 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om orsakerna till detta.

▼M1

3. Medlemsstater som anges i bilaga I ska senast den 31 december 2014 genomföra ett antal nya omvandlingar till 8,33 kHz kanalseparation som motsvarar minst 25 % av det totala antalet frekvenstilldelningar för 25 kHz som införts i det centrala registret och tilldelats enheter för områdeskontroll (ACC-enhet) i en medlemsstat. Dessa omvandlingar är inte begränsade till ACC-frekvenstilldelningar och ska inte omfatta frekvenstilldelningar för operatörer.

▼B

4. En stats totala antal ACC-frekvenstilldelningar för 25 kHz som anges i punkt 3 ska inte ta hänsyn till

a) frekvenstilldelningar där 25 kHz flerfrekvenssystem används,

b) frekvenstilldelningar som behåller 25 kHz till följd av ett säkerhetskrav,

c) frekvenstilldelningar med 25 kHz som används för betjäning av statsluftfartyg.

5. Medlemsstater som anges i bilaga I ska senast den 31 december 2013 meddela kommissionen antalet omvandlingar som kan genomföras enligt punkt 3.

▼B

6. Om det tjugofemprocentsmål som anges i punkterna 3 och 4 inte kan uppnås ska medlemsstaten, i sitt meddelande till kommissionen, ange en motivering till varför tjugofemprocentsmålet inte har uppnåtts och föreslå ett alternativt datum då dessa omvandlingar ska ha genomförts.

7. Meddelandet till kommissionen ska också uppge de frekvenstilldelningar för vilka omvandling inte är genomförbar och ange skälen till att omvandlingen inte kan genomföras.

8. Medlemsstater som förtecknas i bilaga I ska säkerställa att alla frekvenstilldelningar för operatörer i det centrala registret från och med den 1 januari 2015 är frekvenstilldelningar med 8,33 kHz kanalseparation.

9. I de fall då, av tekniska skäl, överensstämmelse med punkt 8 inte kan säkerställas, ska medlemsstaterna senast den 31 december 2014 meddela kommissionen vilka frekvenstilldelningar för operatörer som inte kommer att omvandlas samt ge en motivering till varför dessa omvandlingar inte görs.

10. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla frekvenstilldelningar senast den 31 december 2018 har omvandlats till 8,33 kHz kanalseparation, med undantag för

a) frekvenstilldelningar som behåller 25 kHz till följd av ett säkerhetskrav,

b) frekvenstilldelningar med 25 kHz som används för betjäning av statsluftfartyg.

Artikel 7

Skyldigheter för leverantörer av flygtrafiktjänster

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

2. 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 kanalseparation ska överföras mellan ATC-enheter.

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

▼B

b) Information om att det i samband med en flygning går att använda 8,33 kHz kanalseparation ska göras tillgänglig 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 kanalseparation.

Artikel 8

Andra tillämpliga rutiner

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

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster, operatörer och andra radioanvändare ska säkerställa att deras förfaranden för röstkommunikation mellan mark och luftfartyg överensstämmer med Icaos bestämmelser som anges i punkt 3 i bilaga II.

3. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska säkerställa att de förfaranden som är tillämpliga för luftfartyg som har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation respektive för luftfartyg som inte har sådan utrustning anges i samarbetsavtalen mellan flygtrafikledningsenheterna.

4. Alla operatörer och ombud som agerar på deras vägnar ska säkerställa att bokstaven Y anges i fält 10 i färdplanen för luftfartyg som är utrustade med radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

5. Operatörer och ombud som agerar på deras vägnar ska säkerställa att, när man planerar att flyga i luftrum där det är obligatoriskt att ombord ha radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation, rätt indikator anges i färdplanen för luftfartyg som inte har sådan utrustning och har beviljats undantag från kravet på att ha sådan utrustning ombord.

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

7. Nätverksförvaltaren ska säkerställa att IFPS bearbetar och sprider de uppgifter avseende möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation som mottagits i färdplanerna.

Artikel 9

Arrangemang för statsluftfartyg

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att statsluftfartyg för transport som används vid flygningar över FL 195 har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

▼B

2. När upphandlingsrestriktioner gör det omöjligt att följa punkt 1 ska medlemsstaterna säkerställa att statsluftfartyg för transport som används vid flygningar över FL 195 har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation senast den 31 december 2012.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att statsluftfartyg som inte är avsedda för transport och som används vid flygningar över FL 195 har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

4. Medlemsstaterna får tillåta överträdelse av punkt 3 på grund av

a) tvingande hinder av teknisk eller budgetrelaterad karaktär,

b) upphandlingsrestriktioner.

5. När upphandlingsrestriktioner gör det omöjligt att följa punkt 3 ska medlemsstaterna säkerställa att statsluftfartyg som inte är avsedda för transport och som används vid flygningar över FL 195 har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation senast den 31 december 2015.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att nya statsluftfartyg som tas i bruk från och med den 1 januari 2014 har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

7. När radioutrustning som installerats ombord på statsluftfartyg uppgraderas från och med den 1 januari 2014 ska medlemsstaterna säkerställa att den nya radioutrustningen har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

8. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla statsluftfartyg senast den 31 december 2018 har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

9. Utan att det påverkar nationella förfaranden för överföring av information om statsluftfartyg ska medlemsstaterna senast den 30 juni 2018 till kommissionen överlämna en förteckning över de statsluftfartyg som inte kan utrustas med radioutrustning som har möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation i enlighet med punkt 8 till följd av

a) tvingande hinder av teknisk eller budgetrelaterad karaktär,

b) upphandlingsrestriktioner.

10. När upphandlingsrestriktioner gör det omöjligt att följa punkt 8 ska medlemsstaterna också senast den 30 juni 2018 underrätta kommissionen om vilket datum de berörda luftfartygen kommer att ha radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation. Detta datum ska inte vara senare än den 31 december 2020.

11. Punkt 8 ska inte gälla för statsluftfartyg som kommer att tas ur operativ drift senast den 31 december 2025.

▼B

12. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att statsluftfartyg som inte har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation kan tas emot under förutsättning att de kan betjänas säkert inom gränserna för flygledningstjänstens kapacitet på frekvenstilldelningar för UHF eller 25 kHz.

13. Medlemsstaterna ska i sina nationella luftfartspublikationer offentliggöra förfaranden för hantering av statsluftfartyg som inte har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation.

14. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska årligen till de medlemsstater som har utsett dem översända sina planer för betjäning av statsluftfartyg som inte har radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation, med beaktande av kapacitetsbegränsningarna i samband med de förfaranden som nämns i punkt 13.

Artikel 10

Säkerhetskrav

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla ändringar i de existerande system som det hänvisas till i artikel 2.1 eller införandet av nya system föregås av en säkerhetsbedömning, inklusive identifiering av riskområden, riskbedömning och riskreducering, som genomförs av berörda parter. För denna säkerhetsbedömning ska kraven i bilaga III gälla som minimikrav.

Artikel 11

Komponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Tillverkare av komponenter till de system som avses i artikel 2.1 i denna förordning ska, 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 kraven i del A i bilaga IV till den här förordningen.

2. När ett certifikat, som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 ([1]), gäller komponenter ska det betraktas som en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning om det omfattar ett styrkande av överensstämmelse med tillämpliga driftskompatibilitets-, prestanda- och säkerhetskrav i denna förordning.

Artikel 12

Kontroll av system

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som för sin nationella tillsynsmyndighet kan styrka eller har styrkt att de uppfyller villkoren i bilaga V, ska kontrollera de system som avses i artikel 2.1 i överensstämmelse med kraven i del C i bilaga IV.

([1]) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som inte kan styrka att de uppfyller villkoren i bilaga V, ska uppdra åt ett anmält organ att kontrollera de system som avses i artikel 2.1. Kontrollen ska utföras i överensstämmelse med kraven i del D i bilaga IV.

3. När ett certifikat, som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, gäller system ska det betraktas som en EG-försäkran om kontroll om det omfattar ett styrkande av överensstämmelse med tillämpliga driftskompatibilitets-, prestanda- och säkerhetskrav i denna förordning.

Artikel 13

Övriga krav

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla relevanta berörda aktörer vederbörligen informeras om kraven i denna förordning och får lämplig utbildning för sin tjänsteutövning.

2. Nätverksförvaltaren ska säkerställa att den personal i IFPS som är engagerad i arbete med färdplaner vederbörligen informeras om kraven 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 deras berörda personal kan tillämpa denna förordning,

b) säkerställa att de handböcker som avses i led a är tillgängliga och aktuella och att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och system för dokumenthantering,

c) säkerställa att arbetsmetoder och operativa metoder överensstämmer med denna förordning.

4. Nätverksförvaltaren ska säkerställa att den centraliserade 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) säkerställer att de handböcker som avses i led a är tillgängliga och aktuella och att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och system för dokumenthantering,

c) säkerställer att arbetsmetoder och operativa metoder överensstämmer med denna förordning.

5. Operatörer ska säkerställa att den personal som hanterar radioutrustning vederbörligen informeras om denna förordning, är lämpligt utbildad för att hantera utrustningen och att instruktioner när så är möjligt finns tillgängliga i förarkabinen.

▼B

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 14

Undantag

1. Inom ramen för artikel 4 första stycket i kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 ([1]) får medlemsstaterna utfärda tillfälliga undantag från skyldigheter avseende utrustning ombord enligt artikel 5.1 i denna förordning för flygningar som sker enligt visuellflygregler.

2. Medlemsstaterna får vidta lokala åtgärder för att bevilja undantag från bestämmelserna i artiklarna 4.5, 5.4 och 6.10 för fall som har begränsad inverkan på nätverket.

3. Medlemsstater som vidtar de lokala åtgärder som avses i punkt 2 ska senast ett år före de datum som anges i artiklarna 4.5, 5.4 och 6.10 ge kommissionen detaljerade uppgifter som styrker behovet av undantag.

4. Inom sex månader från mottagandet av detaljerade uppgifter från medlemsstaterna i enlighet med punkt 3 och efter samråd med nätverksförvaltaren får kommissionen ompröva undantag som beviljats enligt punkt 2 om inverkan på nätverket inte är begränsad.

Artikel 15

Upphävande

Förordning (EG) nr 1265/2007 ska upphöra att gälla.

Artikel 16

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.

([1]) EUT L 128, 16.5.2006, s. 3.

▼B

BILAGA I

Medlemsstater som avses i artiklarna 5 och 6

De medlemsstater som avses i artiklarna 5.2, 6.3, 6.5 och 6.8 är följande:

— Tyskland

— Irland

— Frankrike

— Italien

— Luxemburg

— Ungern

— Nederländerna

— Österrike

— Förenade kungariket

▼B

BILAGA II

▼M2

Icao-bestämmelser som avses i artiklarna 4 och 8

1. Kapitel 2 ”Aeronautical Mobile Service”, avsnitt 2.1 ”Air-ground VHF communication system characteristics” och avsnitt 2.2 ”System characteristics of the ground installation” i Annex 10 till Chicagokonventionen, volym III, del 2 (andra upplagan – juli 2007 med införlivande av ändring nr 90).

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 Annex 10 till Chicagokonventionen, volym III, del 2 (andra upplagan – juli 2007 med införlivande av ändring nr 90).

▼M3

3. Avsnitt 12.3.1.5 ”8,33 kHz channel spacing” i Icao PANS-ATM dok. 4444 (sextonde upplagan 2016, som införlivar ändring nr 7A).

▼B

BILAGA III

Krav som avses i artikel 10 och som ska beaktas vid säkerhetsbedömningen

1. De driftskompatibilitets- och prestandakrav som anges i artiklarna 4.6, 4.7, 4.8, 7.1 och 7.2 ska beaktas vid säkerhetsbedömningen.

2. De krav på tillämpliga rutiner som anges i artikel 8 ska beaktas vid säkerhetsbedömningen.

3. De arrangemang avseende statsluftfartyg som anges i artikel 9.13 och 9.14 ska beaktas vid säkerhetsbedömningen.

4. De krav som stödjer överensstämmelse och som anges i artikel 13.1, 13.2, 13.5 och 13.6 ska beaktas vid säkerhetsbedömningen.

5. När en frekvenstilldelning ska omvandlas till 8,33 kHz kanalseparation ska medlemsstaterna säkerställa att den nya frekvenstilldelningen testas under en försöksperiod med lämplig varaktighet, under vilken tid den säkra driften ska kontrolleras, före anmälan för införing i det centrala registret.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att omvandlingar till 8,33 kHz kanalseparation görs med beaktande av Icaos anvisningar om frekvensplaneringskriterier som beskrivs i del II – ”VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria” i EUR Frequency Management Manual – Icao EUR Dok. 011.

7. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska säkerställa att förfaranden för hantering av luftfartyg som inte har utrustning för 8,33 kHz, och som trafikerar luftrum där det är obligatoriskt att ombord på luftfartyget ha radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation, offentliggörs och i förekommande fall tillämpas.

8. Leverantörer av flygtrafiktjänster och/eller flygplatsoperatörer ska säkerställa att förfaranden för hantering av fordon som inte har utrustning för 8,33 kHz i flygplatsområden som använder 8,33 kHz kanalseparation offentliggörs och i förekommande fall tillämpas.

9. Medlemsstater som omvandlar frekvenstilldelningar till 8,33 kHz kanalseparation i någon del av sitt luftrum ska

   a) säkerställa att operatörer av luftfartyg som trafikerar sådant luftrum informeras om att dessa luftfartyg måste ha radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation,

   b) säkerställa att lämplig utbildning ges till flygbesättningsmedlemmar som använder radioutrustning för 25 kHz i luftrum där luftfartyg måste ha radioutrustning med möjlighet till 8,33 kHz kanalseparation ombord, i enlighet med artikel 2.5,

   c) före omvandlingen genomföra en lokal säkerhetsbedömning som tar hänsyn till all trafik som förväntas passera det luftrummet och de möjliga problem som kan uppstå till följd av det röstkommunikationssystem som används i allt omgivande luftrum.

▼B

BILAGA IV

DEL A

Krav för bedömning av komponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning enligt artikel 11

1. Kontrollen ska påvisa komponenters överensstämmelse eller deras lämplighet för användning i enlighet med prestandakraven i denna förordning 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 säkerställande av och försäkran om 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 unionen, 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 unionen ska upprätta en skriftlig försäkran om överensstämmelse eller lämplighet i enlighet med punkt 3 i bilaga III till förordning (EG) nr 552/2004.

2. Tillverkaren ska upprätta den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4. Tillverkaren eller dennes representant som är etablerad i unionen ska hålla denna dokumentation tillgänglig för berörda nationella tillsynsmyndigheter för inspektionsändamål, och för de leverantörer av flygtrafiktjänster som integrerar dessa komponenter i sina system, under minst tio år efter det att tillverkningen av komponenterna har upphört. Tillverkaren eller dennes representant som är etablerad i unionen ska informera medlemsstaterna om var och hur ovan nämnda tekniska dokumentation är tillgänglig.

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

4. Den tekniska dokumentationen ska påvisa 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 kontroll av system som avses i artikel 12.1

1. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 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 kommunikationssystem ska visa att 8,33 kHz kanalseparation används för röstkommunikation i enlighet med artikel 4 och att prestandan för röstkommunikationssystemen med 8,33 kHz kanalseparation överensstämmer med artikel 4.7.

▼B

— Kontrollen av färdplandatasystemen ska visa att den funktionalitet som beskrivs i artikel 7.2 tillämpas på rätt sätt.

2. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.

3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 2.1 ska ha nödvändig funktionalitet.

4. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 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:

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

— Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 2.1 i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.

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

— Säkerställa att de tekniska underlagen och testplanen är konsekventa och håller god kvalitet.

— Planera testgenomförandet, 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 säkerställa att de system som anges i artikel 2.1 och som används i en operativ utvärderingsmiljö uppfyller kraven 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 denna till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med den tekniska dokumentationen i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.

DEL D

Krav för kontroll av system som avses i artikel 12.2

1. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 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 kommunikationssystem ska visa att 8,33 kHz kanalseparation används för röstkommunikation i enlighet med artikel 4 och att prestandan för röstkommunikationssystemen med 8,33 kHz kanalseparation överensstämmer med artikel 4.7.

▼B

— Kontrollen av färdplandatasystemen ska visa att den funktionalitet som beskrivs i artikel 7.2 tillämpas på rätt sätt.

2. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.

3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 2.1 ska ha nödvändig funktionalitet.

4. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 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 flygtrafiktjänsterna ska fastställa en lämplig driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön och ska låta ett anmält organ utföra kontrollerna.

6. Det anmälda organet ska leda kontrollerna och ska särskilt

— kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 2.1 i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö,

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

— säkerställa att de tekniska underlagen och testplanen är konsekventa och håller god kvalitet,

— planera testgenomförandet, 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 säkerställa att de system som anges i artikel 2.1 och som drivs i en operativ utvärderingsmiljö uppfyller kraven avseende driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet i denna förordning.

8. Om kontrollerna visar att kraven uppfylls, ska det anmälda organet upprätta ett 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 dokumentationen i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.

▼B

BILAGA V

Villkor som avses i artikel 12

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

2. Leverantören av flygtrafiktjänster ska säkerställa 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 kontroller, framför allt från personer eller grupper av personer som påverkas av kontrollernas resultat.

3. Leverantören av flygtrafiktjänster ska säkerställa 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 ska säkerställa 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 en försäkran, registrera uppgifter och utarbeta rapporter som bevis på att kontrollerna har utförts.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster ska säkerställa 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.