Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

►**B**

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1079/2012 VAN DE COMMISSIE

van 16 november 2012

tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 320 van 17.11.2012, blz. 14)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 657/2013 van de Commissie van 10 juli 2013	L 190	37	11.7.2013
►**M2**	Uitvoeringsverordening (EU) 2016/2345 van de Commissie van 14 december 2016	L 348	11	21.12.2016
►**M3**	Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2160 van de Commissie van 20 november 2017	L 304	47	21.11.2017

▼B

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1079/2012 VAN DE COMMISSIE

van 16 november 2012

tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

(Voor de EER relevante tekst)

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening worden de eisen vastgesteld voor de gecoördineerde invoering van mondelinge lucht-grondcommunicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op alle radio's in de band 117,975-137 MHz, hierna „de VHF-band" genoemd, die gereserveerd is voor mobiele radiocommunicatie in de luchtvaart, inclusief de systemen, de onderdelen daarvan en de bijbehorende procedures.

2. Deze verordening is van toepassing op systemen voor de verwerking van vluchtgegevens die worden gebruikt door luchtverkeersleidingseenheden die diensten verlenen aan vluchten die in het kader van het algemene luchtverkeer worden uitgevoerd, de onderdelen van die systemen en de bijbehorende procedures.

3. Deze verordening is van toepassing op alle vluchten die in het kader van het algemene luchtverkeer worden uitgevoerd binnen het luchtruim van de EUR-regio van de internationale burgerluchtvaartorganisatie („ICAO") waarin de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

4. De omzettingsvereisten zijn niet van toepassing op frequentietoewijzingen:

a) die een kanaalafstand van 25 kHz behouden op de volgende frequenties:

   i) de noodfrequentie (121,5 MHz);

   ii) de hulpfrequentie voor opsporings- en reddingsoperaties (123,1 MHz);

   iii) de frequenties voor de VHF-gegevenslink (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz en 136,975 MHz);

   iv) de frequenties van het Aircraft Communications and Reporting System (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz en 131,825 MHz);

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

▼B

b) waarbij gebruik wordt gemaakt van frequentieverschuiving binnen een kanaalafstand van 25 kHz.

5. Radio's die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt op een of meer toegewezen frequenties die de kanaalafstand van 25 kHz zullen behouden, hoeven niet met 8,33 kHz-kanaalafstand te kunnen werken.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 549/2004. Voorts wordt verstaan onder:

1. „kanaal": een numerieke identificator die wordt gebruikt in verband met de afstemming van apparatuur voor mondelinge communicatie, die een unieke identificatie mogelijk maakt van de toe te passen radiocommunicatiefrequentie en bijbehorende kanaalafstand;

2. „8,33 kHz-kanaalafstand": een kanaalafstand waarbij de nominale centrale kanaalfrequenties worden gescheiden in stappen van 8,33 kHz;

3. „radio": een geïnstalleerd, draagbaar of handheld toestel dat is ontworpen om signalen in de VHF-band te verzenden en/of te ontvangen;

4. „centraal register": een register waarin de nationale frequentiebeheerder voor elke frequentietoewijzing de nodige operationele, technische en administratieve bijzonderheden opneemt overeenkomstig Verordening (EU) nr. 677/2011;

5. „omzetting naar 8,33 kHz": de vervanging van een in het centrale register opgenomen frequentietoewijzing die gebruik maakt van 25 kHz-kanaalafstand door een frequentietoewijzing die gebruik maakt van 8,33 kHz-kanaalafstand;

6. „frequentietoewijzing": een door een lidstaat gegeven toestemming om onder specifieke voorwaarden een radiofrequentie of radiofrequentiekanaal te gebruiken voor de bediening van radioapparatuur;

7. „exploitant": een persoon, organisatie of onderneming die is betrokken bij of aanbiedt te worden betrokken bij de exploitatie van een of meer luchtvaartuigen;

8. „vluchten volgens zichtvliegvoorschriften": alle vluchten volgens zichtvliegvoorschriften als gedefinieerd in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart, hierna „het Verdrag van Chicago" genoemd;

9. „staatsluchtvaartuig": elk luchtvaartuig gebruikt voor militaire, douane- en politiedoeleinden;

▼B

10. „frequentieverschuiving”: een implementatie waarbij de gespecificeerde operationele dekking niet kan worden gegarandeerd door één grondzender en waarbij, om interferentieproblemen tot een minimum te beperken, de signalen van twee of meer grondzenders worden verschoven ten opzichte van de nominale centrale kanaalfrequentie;

11. „radioapparatuur van het luchtvaartuig”: één of meer radio's die zich aan boord van een luchtvaartuig bevinden en tijdens de vlucht worden gebruikt door een daartoe bevoegd lid van de cockpitbemanning;

12. „radio-upgrade”: de vervanging van een radio door een radio van een ander model of onderdeelnummer;

13. „gespecificeerde operationele dekking”: het luchtruimvolume waarin een bepaalde dienst wordt verleend en waarbinnen de toegewezen frequenties beschermd zijn;

14. „luchtverkeersleidingseenheid”: eenheid voor algemene verkeersleiding, eenheid voor naderingsverkeersleiding of eenheid voor plaatselijke verkeersleiding;

15. „werkstation”: het meubilair en de technische uitrusting waarmee personeelsleden van de luchtverkeersdiensten de taken uitvoeren die verband houden met hun verantwoordelijkheden;

16. „radiotelefonie”: een vorm van radiocommunicatie die voornamelijk bedoeld is voor de mondelinge uitwisseling van informatie;

17. „schriftelijke overeenkomst”: een overeenkomst tussen twee aangrenzende eenheden voor luchtverkeersdiensten waarin wordt gespecificeerd hoe hun respectieve bevoegdheden inzake luchtverkeersdiensten worden gecoördineerd;

18. „geïntegreerd systeem voor de verwerking van oorspronkelijke vliegplannen (Integrated Initial Flight Plan Processing System, IFPS)”: een systeem binnen het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer via hetwelk een gecentraliseerde dienst voor de verwerking en verspreiding van vliegplannen (ontvangst, validering en verspreiding van vliegplannen) wordt verleend in het onder deze verordening vallende luchtruim;

19. „staatsluchtvaartuigen voor transportdoeleinden”: staatsluchtvaartuigen met vaste vleugels die ontworpen zijn met het oog op het vervoer van personen en/of vracht;

20. „luchthavenexploitant”: de luchthavenbeheerder, zoals gedefinieerd in Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad ([1]);

21. „communicatie inzake operationele controle”: communicatie tussen exploitanten van luchtvaartuigen die ook betrekking heeft op de veiligheid, regelmatigheid en efficiëntie van vluchten.

([1]) PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

▼B

Artikel 4

Interoperabiliteits- en prestatievereisten voor radioapparatuur

1. Fabrikanten van radio's die bestemd zijn om in de VHF-band te werken of hun in de Unie gevestigde gemachtigde vertegenwoordigers zorgen ervoor dat alle in de handel gebrachte radio's vanaf 17 november 2013 in staat zijn om met 8,33 kHz-kanaalafstand te werken.

2. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten, exploitanten en andere gebruikers of eigenaars van radio's zorgen ervoor dat alle radioapparatuur die vanaf 17 november 2013 in gebruik wordt genomen, in staat is om met 8,33 kHz-kanaalafstand te werken.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat luchtvaartuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat of de individuele vliegvergunning voor het eerst in de Unie is afgegeven vanaf 17 november 2013 en die verplicht met een radio moeten zijn uitgerust, zijn uitgerust met radio's die in staat zijn om met 8,33 kHz-kanaalafstand te werken.

4. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten, exploitanten en andere gebruikers of eigenaars van radio's zorgen ervoor dat hun radio's vanaf 17 november 2013 in staat zijn om met 8,33 kHz-kanaalafstand te werken wanneer zij aan een radio-upgrade worden onderworpen.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat alle radio's uiterlijk op 31 december 2017 in staat zijn om met 8,33 kHz-kanaalafstand te werken, met uitzondering van grondradio's die door verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden gebruikt.

6. De in de leden 1 tot en met 5 bedoelde apparatuur moet niet alleen met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken, maar moet ook kunnen worden afgestemd op kanalen met 25 kHz-kanaalafstand.

7. Gebruikers of eigenaars van grondradio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken, zorgen ervoor dat de prestaties van die radio's en de grondcomponent van de zender/ontvanger beantwoorden aan de in bijlage II, punt 1, genoemde ICAO-normen.

8. Gebruikers of eigenaars van boordradioapparatuur die met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken, zorgen ervoor dat de prestaties van die radio's beantwoorden aan de in bijlage II, punt 2, genoemde ICAO-normen.

Artikel 5

Verplichtingen van exploitanten

1. Een exploitant mag een luchtvaartuig alleen boven vliegniveau 195 exploiteren als de radioapparatuur van dat luchtvaartuig met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken.

▼B

2. Vanaf 1 januari 2014 mag een exploitant een luchtvaartuig alleen volgens instrumentvliegvoorschriften exploiteren in luchtruimklasse A, B of C van de in bijlage I genoemde lidstaten als de radioapparatuur van dat luchtvaartuig met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken.

3. Met betrekking tot de in lid 2 bedoelde eis inzake het aan boord hebben van radioapparatuur voor 8,33 kHz-kanaalafstand mag een exploitant een luchtvaartuig alleen volgens zichtvliegvoorschriften exploiteren in gebieden met 8,33 kHz-kanaalafstand als de radioapparatuur van het luchtvaartuig met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken.

4. Onverminderd artikel 2, lid 5, mag een exploitant vanaf 1 januari 2018 een luchtvaartuig alleen exploiteren in delen van het luchtruim waarin een radio aan boord moet zijn als de radioapparatuur van het luchtvaartuig met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken.

Artikel 6

Eisen inzake de omzetting naar 8,33 kHz

1. De lidstaten zorgen ervoor dat voor sectoren waarvan de benedengrens op of boven vliegniveau 195 ligt, alle spraakfrequentietoewijzingen worden omgezet naar 8,33 kHz-kanaalafstand.

2. Wanneer het wegens uitzonderlijke omstandigheden niet mogelijk is aan lid 1 te voldoen, delen de lidstaten de redenen daarvoor mee aan de Commissie.

▼M1

3. De in bijlage I genoemde lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2014 ten minste 25 % van het totale aantal 25 kHz-frequentietoewijzingen die in het centrale register zijn opgenomen en aan luchtverkeersleidingscentra in de desbetreffende lidstaat zijn toegekend, zijn omgezet naar 8,33 kHz-kanaalafstand. Deze omzettingen zijn niet beperkt tot frequentietoewijzingen van luchtverkeersleidingscentra en hebben geen betrekking op frequentietoewijzingen voor communicatie inzake operationele controle.

▼B

4. In het totale aantal 25 kHz-frequentietoewijzingen van eenheden voor algemene verkeersleiding in een lidstaat, als bedoeld in lid 3, worden niet meegerekend:

a) frequentietoewijzingen waarbij 25 kHz-frequentieverschuiving wordt gebruikt;

b) frequentietoewijzingen die wegens veiligheidseisen in 25 kHz blijven;

c) 25 kHz-frequentietoewijzingen voor staatsluchtvaartuigen.

5. De in bijlage I genoemde lidstaten delen de Commissie uiterlijk op 31 december 2013 mee hoeveel omzettingen kunnen plaatsvinden overeenkomstig lid 3.

▼B

6. Als het in leden 3 en 4 vastgestelde streefdoel van 25 % niet kan worden gehaald, licht de lidstaat in zijn mededeling aan de Commissie toe waarom dit streefdoel niet is gehaald en stelt hij een alternatieve datum voor waartegen de omzettingen zullen worden uitgevoerd.

7. In de mededeling aan de Commissie wordt ook aangegeven welke frequentietoewijzingen niet konden worden omgezet en waarom.

8. De in bijlage I genoemde lidstaten zorgen ervoor dat vanaf 1 januari 2015 alle frequentietoewijzingen voor communicatie inzake operationele controle die in het centrale register zijn opgenomen, gebruikmaken van 8,33 kHz-kanaalafstand.

9. Wanneer lid 8 om technische redenen niet kan worden nageleefd, delen de lidstaten de Commissie uiterlijk op 31 december 2014 mee welke frequentietoewijzingen voor communicatie inzake operationele controle niet zullen worden omgezet en motiveren zij waarom deze omzetting niet zal plaatsvinden.

10. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2018 alle frequentietoewijzingen zijn omgezet naar 8,33 kHz-kanaalafstand, met uitzondering van:

a) frequentietoewijzingen die wegens veiligheidseisen in 25 kHz blijven;

b) 25 kHz-frequentietoewijzingen voor staatsluchtvaartuigen.

Artikel 7

Verplichtingen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten

1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat hun systemen voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand binnen de gespecificeerde operationele dekking een operationeel aanvaardbare mondelinge communicatie tussen luchtverkeersleiders en piloten mogelijk maken.

2. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten implementeren in hun systemen voor de verwerking van vluchtgegevens de aanmeldings- en initiële coördinatieprocedures in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie ([1]), en wel als volgt:

a) de informatie over de mogelijkheid tot communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand van een vlucht wordt uitgewisseld tussen luchtverkeersleidingseenheden;

([1]) PB L 186 van 7.7.2006, blz. 27.

▼B

b) de informatie over de mogelijkheid tot communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand van een vlucht beschikbaar is op het desbetreffende werkstation;

c) de luchtverkeersleider beschikt over de middelen om de informatie over de mogelijkheid tot communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand van een vlucht te wijzigen.

Artikel 8

Bijbehorende procedures

1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de exploitanten en de andere gebruikers van radio's zorgen ervoor dat alle zes cijfers van de numerieke identificator worden gebruikt om het transmissiekanaal bij radiotelefoniecommunicatie te identificeren, behalve indien zowel het vijfde als het zesde cijfer een nul is, in welk geval uitsluitend de eerste vier cijfers worden gebruikt.

2. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de exploitanten en de andere gebruikers van radio's zorgen ervoor dat hun procedures voor mondelinge lucht-grondcommunicatie in overeenstemming zijn met de in bijlage II, punt 3, genoemde ICAO-voorschriften.

3. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat de procedures die gelden voor luchtvaartuigen die zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken en voor luchtvaartuigen die niet met dergelijke apparatuur zijn uitgerust, worden vermeld in de schriftelijke overeenkomsten tussen eenheden voor luchtverkeersdiensten.

4. Alle exploitanten en namens hen handelende agenten zorgen ervoor dat de letter Y wordt ingevoegd in punt 10 van het vliegplan voor luchtvaartuigen die zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken.

5. Wanneer exploitanten en namens hen handelende agenten voornemens zijn naar een luchtruim te vliegen waarin radio's aan boord moeten zijn die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken, zorgen zij ervoor dat de passende indicator is opgenomen in het vliegplan voor luchtvaartuigen die niet met dergelijke radio's zijn uitgerust maar waarvoor vrijstelling is verleend.

6. In geval van een wijziging van de toestand betreffende de mogelijkheid tot communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand van een vlucht, zenden de betrokken exploitanten of de namens hen handelende agenten een bericht van wijziging naar het IFPS met de passende indicator in het desbetreffende item.

7. De netwerkbeheerder zorgt ervoor dat het IFPS de in de vliegplannen meegedeelde informatie over de mogelijkheid tot communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand verwerkt en verspreidt.

Artikel 9

Regelingen voor staatsluchtvaartuigen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen voor transportdoeleinden die vluchten boven vliegniveau 195 uitvoeren, zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken.

▼B

2. Wanneer wegens aankoopbeperkingen niet aan lid 1 kan worden voldaan, zorgen de lidstaten ervoor dat staatsluchtvaartuigen voor transportdoeleinden die vluchten boven vliegniveau 195 uitvoeren, uiterlijk op 31 december 2012 zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen die niet voor transportdoeleinden zijn bestemd en die vluchten boven vliegniveau 195 uitvoeren, zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken.

4. De lidstaten kunnen uitzonderingen op lid 3 toestaan wegens:

a) dwingende redenen van technische of budgettaire aard;

b) aankoopbeperkingen.

5. Wanneer wegens aankoopbeperkingen niet aan lid 3 kan worden voldaan, zorgen de lidstaten ervoor dat staatsluchtvaartuigen die niet voor transportdoeleinden zijn bestemd en die vluchten boven vliegniveau 195 uitvoeren, uiterlijk op 31 december 2015 zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat nieuwe staatsluchtvaartuigen die vanaf 1 januari 2014 in gebruik worden genomen, zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken.

7. De lidstaten zorgen ervoor dat vanaf 1 januari 2014, telkens wanneer bij aan boord van staatsluchtvaartuigen geïnstalleerde radio's een radio-upgrade plaatsvindt, deze radio's met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken.

8. De lidstaten zorgen ervoor dat alle staatsluchtvaartuigen uiterlijk op 31 december 2018 zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken.

9. Onverminderd de nationale procedures voor de mededeling van informatie over staatsluchtvaartuigen stellen de lidstaten de Commissie uiterlijk op 30 juni 2018 in kennis van de lijst van staatsluchtvaartuigen die niet overeenkomstig lid 8 kunnen worden uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand wegens:

a) dwingende redenen van technische of budgettaire aard;

b) aankoopbeperkingen.

10. Wanneer het wegens aankoopbeperkingen niet mogelijk is aan lid 8 te voldoen, delen de lidstaten de Commissie ook uiterlijk op 30 juni 2018 mee op welke datum de desbetreffende luchtvaartuigen zullen worden uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken. Deze datum is uiterlijk 31 december 2020.

11. Lid 8 is niet van toepassing op staatsluchtvaartuigen die ten laatste op 31 december 2025 uit operationele dienst worden genomen.

▼B

12. De verleners van luchtverkeersdiensten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen die niet zijn uitgerust met radio's die kunnen werken met 8,33 kHz-kanaalafstand door de luchtverkeersleiding kunnen worden afgehandeld, voor zover een veilige afhandeling binnen de capaciteitsgrenzen van het luchtverkeersbeheersysteem op UHF-frequenties of 25 kHz-frequenties mogelijk is.

13. De lidstaten maken hun procedures voor de afhandeling van staatsluchtvaartuigen die niet zijn uitgerust met radio's die kunnen werken met 8,33 kHz-kanaalafstand bekend in hun nationale publicaties van luchtvaartinformatie.

14. De verleners van luchtverkeersdiensten delen de lidstaat die hen heeft aangewezen jaarlijks hun plannen mee voor de afhandeling van staatsluchtvaartuigen die niet zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken, rekening houdende met de capaciteitsbeperkingen in verband met de in lid 13 bedoelde procedures.

Artikel 10

Veiligheidseisen

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat alle wijzigingen in de bestaande, in artikel 2, lid 1, bedoelde systemen, dan wel de invoering van nieuwe systemen, wordt voorafgegaan door een veiligheidsbeoordeling, met inbegrip van gevarenidentificatie, risicobeoordeling en risicobeperking, uit te voeren door de betrokken partijen. De in bijlage III vermelde eisen gelden als minimumnorm voor deze veiligheidsbeoordeling.

Artikel 11

Conformiteit of gebruiksgeschiktheid van onderdelen

1. Alvorens de EG-verklaring van conformiteit of gebruiksgeschiktheid af te geven krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 552/2004, beoordelen de fabrikanten van onderdelen van de in artikel 2, lid 1, van de verordening bedoelde systemen de conformiteit of de gebruiksgeschiktheid van deze onderdelen overeenkomstig de in bijlage IV, deel A, bij deze verordening vermelde eisen.

2. Een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) afgegeven certificaat dat van toepassing is op onderdelen wordt als EG-verklaring van conformiteit of gebruiksgeschiktheid beschouwd als daarin wordt aangetoond dat aan de toepasselijke interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening is voldaan.

Artikel 12

Verificatie van systemen

1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die aan hun nationale toezichthoudende autoriteit hebben aangetoond of kunnen aantonen dat zij voldoen aan de voorwaarden van bijlage V, voeren een verificatie uit van de in artikel 2, lid 1, bedoelde systemen, overeenkomstig de eisen van bijlage IV, deel C.

([1]) PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

▼B

2. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die niet kunnen aantonen dat zij voldoen aan de voorwaarden van bijlage V, besteden de verificatie van de in artikel 2, lid 1, bedoelde systemen uit aan een aangemelde instantie. Deze verificatie geschiedt overeenkomstig de eisen van bijlage IV, deel D.

3. Een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 afgegeven certificaat dat van toepassing is op systemen wordt als EG-verificatieverklaring beschouwd als daarin wordt aangetoond dat aan de toepasselijke interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening is voldaan.

Artikel 13

Aanvullende eisen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat alle relevante belanghebbenden volledig worden ingelicht over de in deze verordening neergelegde eisen en dat zij goed zijn opgeleid voor de aan hen toegewezen taken.

2. De netwerkbeheerder zorgt ervoor dat personeelsleden die het bij de vluchtplanning betrokken IFPS bedienen, volledig zijn ingelicht over de in deze verordening neergelegde eisen en dat zij voldoende zijn opgeleid voor de aan hen toegewezen taken.

3. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten:

a) handleidingen opstellen en onderhouden met de nodige instructies en informatie waarmee alle betrokken personeelsleden deze verordening naar behoren kunnen toepassen;

b) ervoor zorgen dat de onder a) bedoelde handleidingen toegankelijk zijn en worden geactualiseerd en dat de actualisering en verspreiding ervan aan een passend kwaliteits- en documentbeheer worden onderworpen;

c) ervoor zorgen dat de werkmethoden en operationele procedures aan deze verordening voldoen.

4. De netwerkbeheerder zorgt ervoor dat de gecentraliseerde dienst voor verwerking en verspreiding van vliegplannen:

a) handleidingen opstelt en onderhoudt met daarin de nodige instructies en informatie waarmee alle betrokken personeelsleden deze verordening naar behoren kunnen toepassen;

b) ervoor zorgt dat de onder a) bedoelde handleidingen toegankelijk zijn en worden geactualiseerd en dat de actualisering en verspreiding ervan aan passend kwaliteits- en documentbeheer wordt onderworpen;

c) ervoor zorgt dat de werkmethoden en operationele procedures aan deze verordening voldoen.

5. De exploitanten zorgen ervoor dat het personeel dat radioapparatuur bedient, goed op de hoogte is van deze verordening, dat het voldoende is opgeleid voor het gebruik van deze apparatuur en dat de instructies, voor zover mogelijk, in de cockpit beschikbaar zijn.

▼B

6. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de naleving van deze verordening te waarborgen, met inbegrip van de bekendmaking van de relevante informatie in de nationale luchtvaartpublicaties.

Artikel 14

Ontheffingen

1. In het kader van de in artikel 4, eerste alinea, van Verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie [1] mogen de lidstaten tijdelijke ontheffingen verlenen wat betreft de apparatuur die zich overeenkomstig artikel 5, lid 1, aan boord van luchtvaartuigen moet bevinden voor vluchten volgens zichtvliegvoorschriften.

2. In situaties die beperkte gevolgen hebben voor het netwerk mogen de lidstaten lokale ontheffingen wat betreft de naleving van artikel 4, lid 5, artikel 5, lid 4, en artikel 6, lid 10, verlenen.

3. Lidstaten die de in lid 2 genoemde lokale maatregelen nemen, verstrekken de Commissie uiterlijk één jaar vóór de in artikel 4, lid 5, artikel 5, lid 4, en artikel 6, lid 10, vastgestelde data een gedetailleerde motivering van de ontheffingen.

4. Binnen zes maanden na ontvangst van de gedetailleerde motivering van de lidstaten overeenkomstig lid 3 kan de Commissie, na overleg met de netwerkbeheerder, een krachtens lid 2 verleende ontheffing herzien indien de gevolgen voor het netwerk niet beperkt zijn.

Artikel 15

Intrekking

Verordening (EG) nr. 1265/2007 wordt ingetrokken.

Artikel 16

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

[1] PB L 128 van 16.5.2006, blz. 3.

▼B

BIJLAGE I

De in de artikelen 5 en 6 bedoelde lidstaten

De in artikel 5, lid 2, en artikel 6, leden 3, 5 en 8, bedoelde lidstaten zijn de volgende:

— Duitsland;

— Ierland;

— Frankrijk;

— Italië;

— Luxemburg;

— Hongarije;

— Nederland;

— Oostenrijk;

— Verenigd Koninkrijk.

▼B

BIJLAGE II

▼M2

In de artikelen 4 en 8 bedoelde ICAO-normen

1. Hoofdstuk 2 „Aeronautical Mobile Service”, punt 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics” en punt 2.2 „System characteristics of the ground installation” van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume III, deel 2 (Tweede uitgave — juli 2007, met daarin verwerkt amendement nr. 90).

2. Hoofdstuk 2 „Aeronautical Mobile Service”, punt 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics”, punt 2.3.1 „Transmitting function” en punt 2.3.2 „Receiving function” met uitzondering van punt 2.3.2.8 „VDL — Interference Immunity Performance” van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume III, deel 2 (Tweede uitgave — juli 2007, met daarin verwerkt wijziging nr. 90).

▼M3

3. Punt 12.3.1.5 „8.33 kHz channel spacing” van ICAO PANS-ATM Doc. 4444 (16e uitgave — 2016, met daarin verwerkt wijziging nr. 7A).

▼B

BIJLAGE III

De in artikel 10 bedoelde eisen waarmee rekening moet worden gehouden bij de veiligheidsbeoordeling

1. Tijdens de veiligheidsbeoordeling wordt rekening gehouden met de in artikel 4, leden 6, 7 en 8, en artikel 7, leden 1 en 2, uiteengezette interoperabiliteits- en prestatievereisten.

2. Tijdens de veiligheidsbeoordeling wordt rekening gehouden met de in artikel 8 uiteengezette eisen inzake bijbehorende procedures.

3. Tijdens de veiligheidsbeoordeling wordt rekening gehouden met de in artikel 9, leden 13 en 14, uiteengezette regelingen inzake staatsluchtvaartuigen.

4. Tijdens de veiligheidsbeoordeling wordt rekening gehouden met de in artikel 13, leden 1, 2, 5 en 6, uiteengezette eisen ter ondersteuning van de naleving.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat, wanneer een frequentietoewijzing wordt omgezet naar 8,33 kHz-kanaalafstand, de nieuwe frequentietoewijzing wordt getest tijdens een proefperiode van passende duur; tijdens deze proefperiode wordt de veilige werking gecontroleerd alvorens de frequentietoewijzing wordt opgenomen in het centrale register.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat de omzetting naar 8,33 kHz-kanaalafstand geschiedt met inachtneming van de ICAO-richtlijnen voor frequentieplanningscriteria als omschreven in deel II — „VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria" van de EUR Frequency Management Manual — ICAO EUR Doc 011.

7. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat de procedures om luchtvaartuigen die niet zijn uitgerust met apparatuur die met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken, af te handelen in delen van het luchtruim waar het aan boord hebben van radio's voor 8,33 kHz-kanaalafstand verplicht is, worden gepubliceerd en op passende wijze worden toegepast.

8. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten en/of luchthavenexploitanten zorgen ervoor dat de procedures om voertuigen die niet zijn uitgerust met apparatuur die met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken, af te handelen in delen van luchthavens waar gebruik wordt gemaakt van 8,33 kHz-kanaalafstand, worden gepubliceerd en op passende wijze worden toegepast.

9. Lidstaten die frequentietoewijzingen omzetten naar 8,33 kHz-kanaalafstand in delen van hun luchtruim moeten:

   a) ervoor zorgen dat exploitanten van luchtvaartuigen die actief zijn in deze delen van het luchtruim ervan in kennis worden gesteld dat deze luchtvaartuigen moeten zijn uitgerust met radio's die met 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken;

   b) ervoor zorgen dat passende opleiding wordt verstrekt aan cockpitbemanningsleden die 25 kHz-radio's gebruiken in delen van het luchtruim waar het aan boord hebben van radio's die op 8,33 kHz-kanaalafstand kunnen werken verplicht is, zoals bepaald in artikel 2, lid 5.

   c) vóór de omzetting een lokale veiligheidsbeoordeling uitvoeren, waarbij rekening wordt gehouden met alle verkeer dat naar verwachting dat luchtruim zal doorkruisen en met de potentiële problemen die kunnen voortvloeien uit de systemen voor mondelinge communicatie die in het omringende luchtruim in gebruik zijn.

▼B

BIJLAGE IV

DEEL A

In artikel 11 bedoelde eisen voor de beoordeling van de conformiteit of de gebruiksgeschiktheid van onderdelen

1. Bij de verificatie moet worden aangetoond dat de onderdelen conform of gebruiksgeschikt zijn overeenkomstig de prestatie-eisen van deze verordening terwijl zij in de testomgeving in gebruik zijn.

2. Het gebruik door de fabrikant van de in deel B beschreven module geldt als een afdoende conformiteitsbeoordelingsprocedure om de overeenstemming van de onderdelen te waarborgen en te bevestigen. Gelijkwaardige of strengere procedures mogen eveneens worden gebruikt.

DEEL B

Interne module voor productiecontrole

1. In deze module wordt de procedure beschreven die de fabrikant of zijn in de Unie gevestigde gemachtigde die voldoet aan de in punt 2 genoemde verplichtingen, moet volgen om te garanderen en te verklaren dat de betrokken onderdelen voldoen aan de eisen van deze verordening. De fabrikant of zijn in de Unie gevestigde gemachtigde stelt een schriftelijke verklaring van conformiteit of gebruiksgeschiktheid op overeenkomstig bijlage III, punt 3, bij Verordening (EG) nr. 552/2004.

2. De fabrikant dient de in punt 4 beschreven technische documentatie samen te stellen. Hij of zijn in de Unie gevestigde gemachtigde houdt deze documentatie gedurende ten minste tien jaar na de vervaardiging van de laatste onderdelen ter beschikking van de relevante nationale toezichthoudende autoriteiten, voor controledoeleinden, en van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die deze onderdelen in hun systemen integreren. De fabrikant of zijn in de Unie gevestigde gemachtigde informeert de lidstaten over waar en hoe die technische documentatie ter beschikking wordt gesteld.

3. Indien de fabrikant niet in de Unie is gevestigd, wijst hij de personen aan die de onderdelen in de Unie in de handel brengen. Deze personen informeren de lidstaten over waar en hoe die technische documentatie ter beschikking kan worden gesteld.

4. Op basis van de technische documentatie moet worden aangetoond dat de onderdelen in overeenstemming zijn met de eisen van deze verordening. Voor zover dat voor de beoordeling nodig is, dient de technische documentatie tevens inzicht te verschaffen in het ontwerp, het productieproces en de werking van de onderdelen.

5. De fabrikant of zijn gemachtigde bewaart samen met de technische documentatie een afschrift van de verklaring van conformiteit of gebruiksgeschiktheid.

DEEL C

In artikel 12, lid 1, bedoelde eisen inzake de verificatie van systemen

1. Bij de verificatie van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen moet in een testomgeving die de operationele context van deze systemen weerspiegelt, worden aangetoond dat deze systemen aan de interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening voldoen. Meer in het bijzonder:

   — moet bij de verificatie van de communicatiesystemen worden aangetoond dat een 8,33 kHz-kanaalafstand wordt gebruikt voor de mondelinge communicatie overeenkomstig artikel 4, en dat de prestaties van de systemen voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand voldoen aan artikel 4, lid 7,

▼B

— moet bij de verificatie van de systemen voor vluchtgegevensverwerking worden aangetoond dat de in artikel 7, lid 2, beschreven functionaliteit naar behoren is geïmplementeerd.

2. De verificatie van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen gebeurt aan de hand van geschikte en erkende testmethoden en -praktijken.

3. De testinstrumenten die bij de verificatie van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen worden gebruikt, moeten een geschikte functionaliteit hebben.

4. De verificatie van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen moet de elementen voor het krachtens bijlage IV, punt 3, bij Verordening (EG) nr. 552/2004 vereiste technische dossier opleveren, inclusief de volgende elementen:

— een beschrijving van de implementatie,

— het verslag van de inspecties en tests die zijn uitgevoerd alvorens het systeem in dienst is genomen.

5. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten beheert de verificatieactiviteiten, waarbij hij met name:

— de geschikte operationele en technische testomgeving vaststelt die een goede weerspiegeling vormt van de operationele omgeving,

— verifieert of het testplan de integratie beschrijft van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen in een operationele en technische testomgeving,

— verifieert of het testplan de relevante interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening volledig bestrijkt,

— de consistentie en kwaliteit van de technische documentatie en het testplan waarborgt,

— de organisatie van de test, het personeel en de installatie en configuratie van het testplatform plant,

— de inspecties en tests overeenkomstig het testplan uitvoert,

— het verslag opstelt waarin de resultaten van de inspecties en tests worden gepresenteerd.

6. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten zorgt ervoor dat de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen, beproefd in een operationele testomgeving, voldoen aan de interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening.

7. Na een bevredigende voltooiing van de verificatie van de overeenstemming stellen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten de EG-verklaring van verificatie van systemen op en dienen die, samen met het technische dossier, in bij de nationale toezichthoudende instantie, overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 552/2004.

DEEL D

In artikel 12, lid 2, bedoelde eisen inzake de verificatie van systemen

1. Bij de verificatie van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen moet in een testomgeving die de operationele context van deze systemen weergeeft, worden aangetoond dat deze systemen aan de interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening voldoen. Meer in het bijzonder:

— moet bij de verificatie van de communicatiesystemen worden aangetoond dat een 8,33 kHz-kanaalafstand wordt gebruikt voor de mondelinge communicatie in overeenstemming met artikel 4, en dat de prestaties van de systemen voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand voldoen aan artikel 4, lid 7,

▼B

— moet bij de verificatie van de systemen voor vluchtgegevensverwerking worden aangetoond dat de in artikel 7, lid 2, beschreven functionaliteit naar behoren is geïmplementeerd.

2. De verificatie van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen gebeurt aan de hand van geschikte en erkende testmethoden en -praktijken.

3. De testinstrumenten die bij de verificatie van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen worden gebruikt, moeten een geschikte functionaliteit hebben.

4. De verificatie van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen moet de elementen voor het krachtens bijlage IV, punt 3, bij Verordening (EG) nr. 552/2004 vereiste technische dossier opleveren, inclusief de volgende elementen:

— een beschrijving van de implementatie,

— het verslag van de inspecties en tests die zijn uitgevoerd alvorens het systeem in dienst is genomen.

5. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten stelt de geschikte operationele en technische testomgeving vast die representatief is voor de operationele omgeving en laat de verificatieactiviteiten uitvoeren door een aangemelde instantie.

6. De aangemelde instantie beheert de verificatieactiviteiten en:

— verifieert of het testplan de integratie beschrijft van de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen in een operationele en technische testomgeving,

— verifieert of het testplan de relevante interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening volledig bestrijkt,

— zorgt voor de consistentie en kwaliteit van de technische documentatie en het testplan,

— plant de organisatie van de test, het personeel en de installatie en configuratie van het testplatform,

— voert de inspecties en tests overeenkomstig het testplan uit,

— stelt het verslag op waarin de resultaten van de inspecties en tests worden gepresenteerd.

7. De aangemelde instantie zorgt ervoor dat de in artikel 2, lid 1, genoemde systemen, beproefd in een operationele testomgeving, voldoen aan de interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening.

8. Na een bevredigende voltooiing van de controletaken stelt de aangemelde instantie een certificaat van overeenstemming op met betrekking tot de door die instantie uitgevoerde taken.

9. Vervolgens stelt de verlener van luchtvaartnavigatiediensten de EG-verklaring van verificatie van systemen op en dient die, samen met het technische dossier, in bij de nationale toezichthoudende autoriteit, overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 552/2004.

▼B

BIJLAGE V

De in artikel 12 bedoelde voorwaarden

1. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet binnen zijn organisatie beschikken over rapporteringsmethoden waaruit blijkt dat de verificatie onpartijdig is verlopen en dat een onpartijdig oordeel is geveld.

2. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet ervoor zorgen dat de bij de verificaties betrokken personeelsleden de controles met de grootst mogelijke beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uitvoeren en dat hun oordeel of het resultaat van hun controles niet wordt beïnvloed door druk of — vooral financiële — aanmoedigingen van personen of groepen personen die belang hebben bij het resultaat van de controles.

3. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet ervoor zorgen dat de bij de verificaties betrokken personeelsleden toegang hebben tot apparatuur waarmee zij de vereiste controles goed kunnen uitvoeren.

4. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet ervoor zorgen dat de personeelsleden die bij de verificatieprocessen zijn betrokken een goede technische en beroepsopleiding hebben genoten, voldoende kennis hebben van de eisen die worden gesteld aan de verificaties die zij moeten uitvoeren, voldoende ervaring hebben met dergelijke werkzaamheden en in staat zijn de verklaringen, dossiers en verslagen op te stellen waaruit blijkt dat de verificaties zijn uitgevoerd.

5. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet ervoor zorgen dat de bij de verificaties betrokken personeelsleden in staat zijn hun controles onpartijdig uit te voeren. Hun bezoldiging mag niet afhankelijk zijn van het aantal uitgevoerde controles of van het resultaat van die controles.