**Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument**

►**B** 

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1079/2012

## af 16. november 2012

## om krav til talekanaladskillelse for det fælles europæiske luftrum

**(EØS-relevant tekst)**

(EUT L 320 af 17.11.2012, s. 14)

Ændret ved:

| | | Tidende | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr. | side | dato |
| ►**M1** | Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 657/2013 af 10. juli 2013 | L 190 | 37 | 11.7.2013 |
| ►**M2** | Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2345 af 14. december 2016 | L 348 | 11 | 21.12.2016 |

▼B

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1079/2012

**af 16. november 2012**

**om krav til talekanaladskillelse for det fælles europæiske luftrum**

**(EØS-relevant tekst)**

*Artikel 1*

**Genstand**

Ved denne forordning fastlægges krav til koordineret indførelse af luft-til-jord-talekommunikation med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

*Artikel 2*

**Anvendelsesområde**

1. Denne forordning finder anvendelse på alle radioer, der anvender frekvensbåndet 117,975-137 MHz (herefter »VHF-båndet«) afsat til »aeronautical mobile route service«, herunder systemer, disses komponenter og tilhørende procedurer.

2. Denne forordning finder anvendelse på flyvedatabehandlingssystemer, der benyttes i flyvekontrolenheder, som betjener den almene lufttrafik, og deres komponenter og tilhørende procedurer.

3. Denne forordning finder anvendelse på alle flyvninger, der gennemføres som almen lufttrafik i luftrummet i International Civil Aviation Organisation (ICAO) EUR-området, hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af lufttrafiktjenester i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 ([1]).

4. Kravene om omlægning gælder ikke for tildelinger af frekvenser:

a) som vil bevare deres kanaladskillelse på 25 kHz for følgende frekvenser:

   i) den aeronautiske nødfrekvens (121,5 MHz)

   ii) den aeronautiske hjælpefrekvens for eftersøgnings- og redningsoperationer (123,1 MHz)

   iii) VHF digital link (VdL) frekvenser (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz og 136,975 MHz)

   iv) luftfartøjskommunikation — meddelelses- og rapporteringssystem (ACARS) frekvenser (131,525 131,725 MHz og 131,825 MHz)

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

▼B

b) hvor en forskudt bærebølge benyttes inden for en kanaladskillelse på 25 kHz.

5. Evnen til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz kræves ikke af radioer, som udelukkende er bestemt til ét eller flere frekvensbånd, som vil bevare deres kanaladskillelse på 25 kHz.

*Artikel 3*

**Definitioner**

I denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse, og desuden forstås ved:

1) »kanal«: en numerisk designator, som anvendes i forbindelse med tuning af talekommunikationsudstyr, og som gør det muligt entydigt at identificere radiofrekvensen og den tilhørende kanaladskillelse

2) »8,33 kHz-kanaladskillelse«: en kanaladskillelse, hvor kanalernes nominelle centerfrekvenser er adskilt i intervaller på 8,33 kHz

3) »radio«: ethvert installeret, bærbart eller håndholdt apparat, der er bestemt til at sende og/eller modtage transmissioner i VHF-båndet

4) »centralt register«: et register, hvori den nationale frekvensadministrator for hver frekvenstildeling registrerer de nødvendige operationelle, tekniske og administrative oplysninger i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 677/2011

5) »omlægning til 8,33 kHz«: udskiftning af en frekvenstildeling, som er registreret i det centrale register med en kanaladskillelse på 25 kHz, med en frekvenstildeling, hvor der benyttes en kanaladskillelse på 8,33 kHz

6) »frekvenstildeling«: en medlemsstats tilladelse til at benytte en radiofrekvens eller radiofrekvenskanal på specificerede betingelser med henblik på at anvende radioudstyr

7) »operatør«: en person, organisation eller virksomhed, som udfører eller tilbyder at udføre en luftfartøjsoperation

8) »flyvninger udført efter visuelflyvereglerne«: flyvninger udført efter visuelflyvereglerne som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart (herefter »Chicago-konventionen«)

9) »statsluftfartøj«: et luftfartøj, der anvendes inden for militæret, toldmyndighederne eller politiet

▼B

10) »forskudt bærebølge«: et tilfælde, hvor den tildelte operationelle dækning ikke kan sikres ved hjælp af en enkelt jordbaseret sender; for at minimere interferensproblemer forskydes signalerne fra to eller flere jordbaserede sendere fra kanalens nominelle centerfrekvens

11) »luftfartøjets radioudstyr«: en eller flere radioer, som befinder sig om bord på et luftfartøj og anvendes af et autoriseret flyvebesætningsmedlem under flyvningen

12) »opgradering af radio«: udskiftning af en radio med en radio af en anden model eller et andet komponentnummer

13) »tildelt operationel dækning«: det luftrum, hvori en specifik tjeneste leveres, og hvor tjenesten nyder frekvensbeskyttelse

14) »flyvekontrolenhed« (herefter »ATC-enhed«): områdekontrolcentral, indflyvningskontrolenhed eller en flyveplads' kontroltårn

15) »arbejdsplads«: møbler og teknisk udstyr, hvor et medlem af lufttrafiktjenestens personale (herefter »ATS«) udfører de opgaver, der er forbundet med vedkommendes operationelle ansvar

16) »radiotelefoni«: en form for radiokommunikation, som hovedsagelig har til formål at udveksle oplysninger i form af tale

17) »aftalebrev«: en aftale mellem to tilstødende ATS-enheder om, hvordan deres ATS-opgaver skal koordineres

18) »integreret system for behandling af oprindelige flyveplaner« (Integrated Initial Flight Plan Processing System, herefter »IFPS«): et system under det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet, gennem hvilket en centraliseret flyplanbehandlings- og distributionstjeneste, som tager sig af modtagelse, validering og distribution af flyveplaner, leveres i det luftrum, hvori denne forordning finder anvendelse

19) »statsluftfartøjer af transporttypen«: fastvingede statsluftfartøjer, der er udviklet med henblik på befordring af personer og/eller gods

20) »lufthavnens forvaltningsorgan«: det forvaltningsorgan i en lufthavn, som er defineret i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 ([1])

21) »kompagnifrekvenskommunikation«: luftfartøjsoperatørers kommunikation, som også påvirker lufttransportens sikkerhed, regelmæssighed og flyvningers effektivitet.

([1]) EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1.

▼B

*Artikel 4*

**Krav til radioudstyrs interoperabilitet og præstationer**

1. Fabrikanter af radioer, der er bestemt til at operere i VHF-båndet, eller fabrikanternes godkendte repræsentant, som er etableret i Unionen, sikrer, at alle markedsførte radioer fra den 17. november 2013 kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

2. Luftfartstjenesteudøvere, operatører og andre brugere eller ejere af radioer sikrer, at alt radioudstyr, som tages i brug fra den 17. november 2013, kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

3. Medlemsstaterne sikrer, at luftfartøjer, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis eller den individuelle flyvetilladelse udstedes for første gang i Unionen den 17. november 2013 eller derefter, og for hvilke radioudstyr er påkrævet, forsynes med radioer, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

4. Luftfartstjenesteudøvere, operatører og andre brugere eller ejere af radioer sikrer, at deres radioapparater fra den 17. november 2013 får indbygget evnen til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, når de foretager opgradering af radioen.

5. Medlemsstaterne sikrer, at alle radioer senest den 31. december 2017 kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, dog undtaget radioer på jorden som opereres af luftfartstjenesteudøvere.

6. Det udstyr, der er omhandlet i stk. 1-5, skal foruden at have evnen til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz kunne indstilles på kanaler med en kanaladskillelse på 25 kHz.

7. Brugere eller ejere af radioer på jorden, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, sikrer, at disse radioers præstationer og modtager/sender-jordkomponenten er i overensstemmelse med de ICAO-standarder, som specificeres i bilag II, punkt 1.

8. Brugere eller ejere af luftfartøjets radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, sikrer, at disse radioers præstationer er i overensstemmelse med de ICAO-standarder, som specificeres i bilag II, punkt 2.

*Artikel 5*

**Forpligtelser for operatører**

1. En operatør må ikke operere et luftfartøj over FL 195, medmindre luftfartøjets radioudstyr kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

▼B

2. Fra den 1. januar 2014 må en operatør ikke operere et luftfartøj, der flyves i henhold til instrumentflyvereglerne, i luftrum i klasse A, B eller C i de medlemsstater, der er angivet i bilag I, medmindre luftfartøjets radioudstyr kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

3. Med hensyn til kravet i stk. 2 om radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, må operatøren ikke benytte et luftfartøj, der flyves i henhold til instrumentflyvereglerne, i områder, hvor der opereres med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, medmindre luftfartøjets radioudstyr kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

4. Uden at det berører artikel 2, stk. 5, må operatøren fra den 1. januar 2018 ikke operere et luftfartøj i luftrum, hvor det er påkrævet at have radio om bord, medmindre luftfartøjets radioudstyr kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

*Artikel 6*

**Krav vedrørende omlægningen til 8,33 kHz**

1. Medlemsstaterne sikrer, at alle talefrekvenstildelinger i sektorer med et nedre niveau på eller over FL 195 omlægges til en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

2. Er det på grund af ekstraordinære omstændigheder ikke muligt at overholde stk. 1, meddeler medlemsstaterne Kommissionen årsagerne hertil.

▼M1

3. De medlemsstater, der er angivet i bilag I, gennemfører senest den 31. december 2014 en række nye omlægninger til en kanaladskillelse på 8,33 kHz svarende til mindst 25 % af det samlede antal 25 kHz-frekvenstildelinger, som er fastlagt i det centrale register og tildelt områdekontrolcentraler (herefter »ACC«) i en medlemsstat. Disse omlægninger er ikke begrænset til ACC-frekvenstildelinger, og de omfatter ikke frekvenstildelinger til kompagnifrekvenskommunikation.

▼B

4. I det samlede antal statslige ACC-frekvenstildelinger med en kanaladskillelse på 25 kHz, der er omhandlet i stk. 3, tages der ikke hensyn til:

a) frekvenstildelinger, hvor der benyttes forskudt bærebølge med en kanaladskillelse på 25 kHz

b) frekvenstildelinger, der bevarer deres kanaladskillelse på 25 kHz som følge af et sikkerhedskrav

c) frekvenstildelinger med en kanaladskillelse på 25 kHz til brug for statsluftfartøjer.

5. De medlemsstater, der er angivet i bilag I, meddeler senest den 31. december 2013 Kommissionen antallet af omlægninger, som vil kunne opnås i henhold til stk. 3.

▼B

6. Hvis målet på 25 %, der er omhandlet i stk. 3 og 4, ikke kan nås, begrunder medlemsstaten i sin meddelelse til Kommissionen, hvorfor målet på 25 % ikke er nået, og foreslår en alternativ dato, hvor disse omlægninger skal være gennemført.

7. Meddelelsen til Kommissionen skal også angive, hvilke frekvenstildelinger der ikke kan omlægges, og begrunde, hvorfor omlægningen ikke kan gennemføres.

8. De medlemsstater, der er angivet i bilag I, sikrer, at alle frekvenstildelinger til kompagnifrekvenskommunikation, som er offentliggjort i det centrale register, fra den 1. januar 2015 er omlagt til frekvenstildelinger med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

9. Såfremt overensstemmelse med stk. 8 ikke kan sikres af tekniske årsager, meddeler medlemsstaterne senest den 31. december 2014 Kommissionen, hvilke frekvenstildelinger til kompagnifrekvenskommunikation der ikke vil blive omlagt, og begrunder den manglende omlægning.

10. Medlemsstaterne sikrer, at alle frekvenstildelinger senest den 31. december 2018 omlægges til en kanaladskillelse på 8,33 kHz med undtagelse af:

a) frekvenstildelinger, der bevarer deres kanaladskillelse på 25 kHz som følge af et sikkerhedskrav

b) frekvenstildelinger med en kanaladskillelse på 25 kHz til brug for statsluftfartøjer.

*Artikel 7*

**Forpligtelser for luftfartstjenesteudøvere**

1. Luftfartstjenesteudøverne sikrer, at deres talekommunikationssystemer med en kanaladskillelse på 8,33 kHz åbner mulighed for en operationelt acceptabel talekommunikation mellem flyveledere og piloter inden for den tildelte operationelle dækning.

2. Luftfartstjenesteudøvere indfører følgende anmeldelses- og indledende koordinationsprocesser i deres flyvedatabehandlingssystemer i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 1032/2006 ([1]):

a) Oplysninger om, hvorvidt en flyvning kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, overføres mellem ATC-enhederne.

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

▼B

b) Oplysninger om, hvorvidt en flyvning kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, gøres tilgængelig på den relevante arbejdsplads.

c) Flyvelederen skal kunne ændre oplysningerne om en flyvnings evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

*Artikel 8*

**Tilhørende procedurer**

1. Luftfartstjenesteudøvere, operatører og andre radiobrugere sikrer, at alle seks cifre i den numeriske designator anvendes til at identificere sendekanalen i radiotelefonikommunikationer, undtagen hvis både femte og sjette ciffer er nuller; i dette tilfælde anvendes kun de første fire cifre.

2. Luftfartstjenesteudøvere, operatører og andre radiobrugere sikrer, at deres luft-til-jord-talekommunikationsprocedurer er i overensstemmelse med de ICAO-bestemmelser, der er angivet i bilag II, punkt 3.

3. Luftfartstjenesteudøverne sikrer, at procedurerne for henholdsvis luftfartøjer, der er udstyret med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, og luftfartøjer, der ikke er udstyret med dette udstyr, er specificeret i aftalebrevene mellem ATS-enheder.

4. Alle operatører og agenter, der handler på deres vegne, sikrer, at bogstavet Y indsættes i punkt 10 i flyveplanen for luftfartøjer, der er udstyret med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

5. Operatører og agenter, der handler på deres vegne, sikrer — når de planlægger at flyve i luftrum, hvor det er påkrævet at have radioer om bord, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz — at den relevante indikator er medtaget i flyveplanen for luftfartøjer, som ikke er udstyret med det obligatoriske udstyr, men som er undtaget fra kravet om at have dette udstyr om bord.

6. Ændres status for en flyvnings evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, sender operatørerne eller de agenter, der agerer på deres vegne, en ændringsmeddelelse til IFPS med den relevante indikator indsat i det relevante punkt.

7. Netadministratoren sikrer, at IFPS behandler og formidler oplysningerne i flyveplanerne om, hvorvidt flyvningen kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

*Artikel 9*

**Ordninger for statsluftfartøjer**

1. Medlemsstaterne sikrer, at statsluftfartøjer af transporttypen, der flyver over FL 195, udstyres med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

▼B

2. Hindres efterlevelsen af stk. 1 som følge af begrænsninger med hensyn til offentlige indkøb, sikrer medlemsstaterne, at statsluftfartøjer af transporttypen, der flyver over FL 195, senest den 31. december 2012 udstyres med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

3. Medlemsstaterne sikrer, at andre statsluftfartøjer end statsluftfartøjer af transporttypen, der flyver over FL 195, udstyres med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

4. Medlemsstaterne kan tillade, at stk. 3 ikke overholdes på grund af:

a) afgørende hindringer af teknisk eller økonomisk karakter

b) begrænsninger med hensyn til offentlige indkøb.

5. Hindres efterlevelsen af stk. 3 som følge af begrænsninger med hensyn til offentlige indkøb, sikrer medlemsstaterne, at andre statsluftfartøjer end statsluftfartøjer af transporttypen, der flyver over FL 195, senest den 31. december 2015 udstyres med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

6. Medlemsstaterne sikrer, at nye statsluftfartøjer, der tages i brug fra den 1. januar 2014, udstyres med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

7. Medlemsstaterne sikrer, at såfremt radioerne om bord på statsluftfartøjer opgraderes fra den 1. januar 2014, kan de nye radioer operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

8. Medlemsstaterne sikrer, at alle statsluftfartøjer senest den 31. december 2018 er udstyret med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

9. Medmindre andet fremgår af de nationale procedurer for meddelelse af oplysninger om statsluftfartøjer, meddeler medlemsstaterne senest den 30. juni 2018 Kommissionen listen over de statsluftfartøjer, der ikke kan udstyres med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz i overensstemmelse med stk. 8, på grund af:

a) afgørende hindringer af teknisk eller økonomisk karakter

b) begrænsninger med hensyn til offentlige indkøb.

10. Hindres efterlevelsen af stk. 8 som følge af begrænsninger med hensyn til offentlige indkøb, meddeler medlemsstaterne ligeledes senest den 30. juni 2018 Kommissionen, på hvilken dato de pågældende luftfartøjer vil blive udstyret med radioudstyr, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz. Denne dato fastsættes til senest den 31. december 2020.

11. Stk. 8 finder ikke anvendelse for statsluftfartøjer, der tages ud af operationel tjeneste senest den 31. december 2025.

▼B

12. Luftfartstjenesteudøvere sikrer, at statsluftfartøjer, der ikke er udstyret med radioer, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, kan håndteres, såfremt dette foregår sikkert inden for grænserne af lufttrafikstyringskapaciteten på UHF- eller 25 kHz-frekvenstildelinger.

13. Medlemsstaterne offentliggør i deres nationale luftfartsinformationspublikationer procedurerne for håndtering af statsluftfartøjer, der ikke er udstyret med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

14. Luftfartstjenesteudøvere meddeler årligt de medlemsstater, som har udpeget dem, om deres planer for håndtering af de statsluftfartøjer, der ikke er udstyret med radioer, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, under hensyntagen til kapacitetsbegrænsningerne i forbindelse med procedurerne i stk. 13.

*Artikel 10*

**Sikkerhedskrav**

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at der af de parter, som berøres af ændringer i de eksisterende systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, eller af indførelsen af nye systemer, forinden foretages en sikkerhedsvurdering, som omfatter fareidentifikation, risikovurdering og risikoreduktion. Under sikkerhedsvurderingen tages der som minimum hensyn til kravene i bilag III.

*Artikel 11*

**Komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed**

1. Inden der udstedes en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 552/2004, vurderer fabrikanterne af komponenter til de systemer, der henvises til i nærværende forordnings artikel 2, stk. 1, disse komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed efter kravene i bilag IV til nærværende forordning, del A.

2. Et certifikat, som er udstedt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 ([1]), for så vidt angår komponenter, betragtes som en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, hvis det omfatter en påvisning af overensstemmelse med nærværende forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed.

*Artikel 12*

**Systemverifikation**

1. Luftfartstjenesteudøvere, der over for deres nationale tilsynsmyndighed kan påvise eller har påvist, at de opfylder betingelserne i bilag V, verificerer de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, efter kravene i bilag IV, del C.

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

▼B

2. Luftfartstjenesteudøvere, der ikke kan påvise, at de opfylder betingelserne i bilag V, indgår aftale med et bemyndiget organ om verifikation af de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1. Verifikationen gennemføres efter kravene i bilag IV, del D.

3. Såfremt et certifikat, som er udstedt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008, angår systemer, betragtes det som en EF-verifikationserklæring, hvis det omfatter en påvisning af overensstemmelse med nærværende forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed.

*Artikel 13*

**Yderligere krav**

1. Medlemsstaterne sikrer, at alle relevante parter på behørig vis oplyses om kravene i denne forordning, og at de får passende uddannelse med henblik på at varetage deres jobfunktioner.

2. Netadministratoren sikrer, at personalet, der opererer det IFPS, der er involveret i flyveplanlægningen, på behørig vis oplyses om de krav, der er fastlagt i denne forordning, og at de får passende uddannelse med henblik på at varetage deres jobfunktioner.

3. Luftfartstjenesteudøvere:

a) udarbejder og opdaterer driftshåndbøger, der indeholder de instrukser og oplysninger, der er nødvendige for, at det relevante personale kan anvende denne forordning

b) sikrer, at de håndbøger, der henvises til i litra a), er tilgængelige og opdaterede, og at opdatering og distribution heraf undergives en passende kvalitets- og dokumentationshåndtering

c) sikrer, at arbejdsmetoderne og driftsprocedurerne er i overensstemmelse med denne forordning.

4. Netadministratoren sikrer, at den centraliserede flyplanbehandlings- og distributionstjeneste:

a) udarbejder og opdaterer driftshåndbøger, der indeholder de instrukser og oplysninger, der er nødvendige for, at det relevante personale kan anvende denne forordning

b) sikrer, at de håndbøger, der henvises til i litra a), er tilgængelige og opdaterede, og at opdatering og distribution heraf undergives en passende kvalitets- og dokumentationshåndtering

c) sikrer, at arbejdsmetoderne og driftsprocedurerne er i overensstemmelse med denne forordning.

5. Operatørerne sikrer, at det personale, der anvender radioudstyret, i behørigt omfang oplyses om forordningen, at det har modtaget tilstrækkelig uddannelse i at anvende udstyret, og at instrukser om muligt er tilgængelige i cockpittet.

▼B

6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre overensstemmelse med denne forordning, herunder offentliggørelse af relevante oplysninger i nationale luftfartsinformationspublikationer.

*Artikel 14*

**Undtagelser**

1. I henhold til artikel 4, stk. 1, i Kommissionens forordning (EF) nr. 730/2006 ([1]) kan medlemsstaterne give midlertidig dispensation fra forpligtelser vedrørende luftfartsudstyr i henhold til nærværende forordnings artikel 5, stk. 1, for flyvninger udført efter visuelflyvereglerne.

2. Medlemsstaterne kan træffe lokale foranstaltninger, hvorved der indrømmes undtagelser fra bestemmelserne i artikel 4, stk. 5, artikel 5, stk. 4, og artikel 6, stk. 10, i situationer med begrænset påvirkning af nettet.

3. Medlemsstater, som træffer de lokale foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 2, forelægger senest 1 år før datoerne i artikel 4, stk. 5, artikel 5, stk. 4, og artikel 6, stk. 10, Kommissionen udførlige oplysninger, der begrunder behovet for undtagelser.

4. Inden 6 måneder efter, at medlemsstaternes oplysninger som nævnt i stk. 3 er modtaget, og efter samråd med netadministratoren kan Kommissionen tage enhver undtagelse, der er indrømmet i henhold til stk. 2, op til fornyet overvejelse, hvis påvirkningen af nettet ikke er begrænset.

*Artikel 15*

**Ophævelse**

Forordning (EF) nr. 1265/2007 ophæves.

*Artikel 16*

**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

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

▼B

*BILAG I*

**Medlemsstater, der henvises til i artikel 5 og 6**

De medlemsstater, der henvises til i artikel 5, stk. 2, og artikel 6, stk. 3, 5 og 8, er følgende:

— Tyskland

— Irland

— Frankrig

— Italien

— Luxembourg

— Ungarn

— Nederlandene

— Østrig

— Det Forenede Kongerige.

▼B

*BILAG II*

▼M2

**ICAO-bestemmelserne, der henvises til i artikel 4 og 8**

1. Kapitel 2 »Aeronautical Mobile Service«, afsnit 2.1 »Air-ground VHF communication system characteristics« og afsnit 2.2 »System characteristics of the ground installation«, i Chicago-konventionens bilag 10, bind III, del 2 (anden udgave, juli 2007, herunder ændring nr. 90).

2. Kapitel 2 »Aeronautical Mobile Service«, afsnit 2.1 »Air-ground VHF communication system characteristics«, afsnit 2.3.1 »Transmitting function« og afsnit 2.3.2 »Receiving function«, undtagen underafsnit 2.3.2.8 »VDL — Interference Immunity Performance«, i Chicago-konventionens bilag 10, bind III, del 2 (anden udgave, juli 2007, herunder ændring nr. 90).

3. Afsnit 12.3.1.5 »8.33 kHz channel spacing« i ICAO PANS-ATM dok. 4444 (15. udgave, 2007, herunder ændring nr. 6).

▼B

*BILAG III*

**Krav, der henvises til i artikel 10, som skal tages i betragtning i forbindelse med sikkerhedsvurderingen**

1. Krav til interoperabilitet og præstationer, der er fastsat i artikel 4, stk. 6, 7 og 8, og artikel 7, stk. 1, og 2, skal tages i betragtning ved sikkerhedsvurderingen.

2. De tilhørende procedurekrav, der er fastsat i artikel 8, skal tages i betragtning ved sikkerhedsvurderingen.

3. Ordningerne vedrørende statsluftfartøjer, der er fastsat i artikel 9, stk. 13 og 14, skal tages i betragtning ved sikkerhedsvurderingen.

4. Overensstemmelseskravene, der er fastsat i artikel 13, stk. 1, 2, 5 og 6, skal tages i betragtning ved sikkerhedsvurderingen.

5. Medlemsstaterne sikrer, at når en frekvenstildeling omlægges til en kanaladskillelse på 8,33 kHz, afprøves den nye frekvenstildeling i en prøveperiode af et passende tidsrum, hvori driftssikkerheden verificeres, inden registreringen det centrale register.

6. Medlemsstaterne sikrer, at omlægningen til en kanaladskillelse på 8,33 kHz foretages under hensyntagen til ICAO's vejledning om frekvensplanlægningskriterier som beskrevet i del II — »VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria« i EUR Frequency Management Manual — ICAO EUR Doc 011.

7. Luftfartstjenesteudøverne sikrer, at der offentliggøres og om nødvendigt anvendes procedurer til at håndtere luftfartøjer, som ikke kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, og som opererer i luftrum, hvor det er påkrævet at have radioer om bord, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

8. Luftfartstjenesteudøvere og/eller lufthavnsoperatørerne sikrer, at der offentliggøres og om nødvendigt anvendes procedurer til at håndtere luftfartøjer, som ikke kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, i lufthavnsområder, hvor der anvendes en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

9. Medlemsstater, der omlægger frekvenstildelinger til en kanaladskillelse på 8,33 kHz i en del af deres luftrum:

   a) sikrer, at luftfartøjsoperatører, der opererer i et sådant luftrum, oplyses om, at disse luftfartøjer skal udstyres med radioer, der kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz

   b) sikrer en passende uddannelse af flyvebesætningsmedlemmer, der anvender radioer med en kanaladskillelse på 25 kHz i luftrum, hvor det er påkrævet at have radioer om bord, som kan operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz, jf. artikel 2, stk. 5

   c) udfører, forud for omlægningen, en lokal sikkerhedsvurdering, hvor der tages højde for den samlede trafik, der forventes at ville overflyve luftrummet, og potentielle problemer som følge af de talekommunikationssystemer, som benyttes i alle omgivende luftrum.

▼B

*BILAG IV*

DEL A

**Krav til vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed for de komponenter, der henvises til i artikel 11**

1. Verifikationen skal påvise komponenternes overensstemmelse eller deres anvendelsesegnethed i henhold til denne forordnings præstationskrav, når disse komponenter opereres i testmiljøet.

2. Fabrikantens anvendelse af modulet i del B anses for en tilstrækkelig overensstemmelsesvurdering til at sikre og erklære komponenternes overensstemmelse. Tilsvarende eller strengere procedurer tillades også.

DEL B

**Modul om intern produktionskontrol**

1. Dette modul beskriver den procedure, hvorved fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant, som er etableret i Unionen, og som udfører de forpligtelser, der er fastlagt i punkt 2, sikrer og erklærer, at de pågældende komponenter lever op til forordningens krav. Fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant, som er etableret i Unionen, udarbejder en skriftlig erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed i henhold til bilag III til forordning (EF) nr. 552/2004, punkt 3.

2. Fabrikanten tilvejebringer den tekniske dokumentation, som er beskrevet i punkt 4. Fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant, som er etableret i Unionen, stiller dokumentation til rådighed for de relevante nationale tilsynsmyndigheder med henblik på inspektion, og den stilles ligeledes til rådighed for de luftfartstjenesteudøvere, som integrerer disse komponenter i deres systemer i en periode, der udløber mindst ti år efter, at den sidste komponent er blevet fremstillet. Fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant, som er etableret i Unionen, oplyser medlemsstaterne om, hvor og hvordan den ovennævnte tekniske dokumentation stilles til rådighed.

3. Hvis fabrikanten ikke er etableret i Unionen, udpeger han den eller de personer, der markedsfører komponenterne på Unionens marked. Denne eller disse person(er) oplyser medlemsstaterne om, hvor og hvordan den tekniske dokumentation kan stilles til rådighed.

4. Den tekniske dokumentation skal dokumentere komponenternes overensstemmelse med kravene i denne forordning. Den skal, for så vidt som det er relevant for vurderingen, omfatte komponenternes konstruktion, produktion og anvendelse.

5. Fabrikanten eller dennes godkendte repræsentant skal opbevare en kopi af erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed sammen med den tekniske dokumentation.

DEL C

**Krav til verifikation af de systemer, der henvises til i artikel 12, stk. 1**

1. Verifikationen af de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, skal påvise disse systemers overensstemmelse med denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i et vurderingsmiljø, der svarer til disse systemers driftsomgivelser. Der er navnlig tale om følgende:

— ved verifikationen af kommunikationssystemer skal det påvises, at en kanaladskillelse på 8,33 kHz anvendes til talekommunikation i henhold til artikel 4, og at præstationerne for talekommunikationssystemer med en kanaladskillelse på 8,33 kHz er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 7

▼B

— ved verifikationen af flyvedatabehandlingssystemer skal det påvises, at funktionerne i artikel 7, stk. 2, er blevet gennemført korrekt.

2. Verifikationen af de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, udføres efter velegnede og anerkendte testmetoder.

3. Testværktøj til verifikation af de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, udstyres med egnede funktioner.

4. Verifikationen af systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, skal resultere i det indhold af den tekniske beskrivelse, der forlanges i bilag IV til forordning (EF) nr. 552/2004 punkt 3, samt:

— en beskrivelse af systemkonstruktionen

— en rapport om de inspektioner og test, der er gennemført inden ibrugtagningen af systemet.

5. Verifikationsarbejdet tilrettelægges af luftfartstjenesteudøveren, som bl.a.:

— fastlægger et velegnet driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø

— verificerer, at testplanen beskriver, hvordan systemerne i artikel 2, stk. 1, integreres i systemet, der afprøves i et driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø

— verificerer, at testplanen omfatter alle denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed

— sikrer, at der er god sammenhæng, og at kvaliteten er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

— planlægger testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

— udfører inspektioner og test efter testplanens specifikationer

— skriver en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

6. Luftfartstjenesteudøveren sikrer, at de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, opfylder denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i systemer, der drives i et driftsmæssigt velegnet vurderingsmiljø.

7. Når verifikationen af overensstemmelsen er fuldført med et tilfredsstillende resultat, udarbejder luftfartstjenesteudøveren en EF-erklæring om systemverifikation og forelægger den for den nationale tilsynsmyndighed sammen med den tekniske beskrivelse, jf. artikel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

DEL D

**Krav til verifikation af de systemer, der henvises til i artikel 12, stk. 2**

1. Verifikationen af de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, skal påvise disse systemers overensstemmelse med denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i et vurderingsmiljø, der svarer til disse systemers driftsomgivelser. Der er navnlig tale om følgende:

— ved verifikationen af kommunikationssystemer skal det påvises, at en kanaladskillelse på 8,33 kHz benyttes til talekommunikation i henhold til artikel 4, og at præstationerne for talekommunikationssystemer med en kanaladskillelse på 8,33 kHz er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 7

▼B

— ved verifikationen af flyvedatabehandlingssystemer skal det påvises, at funktionerne i artikel 7, stk. 2, er blevet gennemført korrekt.

2. Verifikationen af de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, skal udføres efter velegnede og anerkendte testmetoder.

3. Testværktøj til verifikation af de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, skal være udstyret med egnede funktioner.

4. Verifikationen af de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, skal resultere i det indhold af den tekniske beskrivelse, der forlanges i bilag IV til forordning (EF) nr. 552/2004, punkt 3, samt:

— en beskrivelse af systemkonstruktionen

— en rapport om de inspektioner og test, der er gennemført inden ibrugtagningen af systemet.

5. Luftfartstjenesteudøveren fastlægger et velegnet driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø, og lade et bemyndiget organ udføre verifikationen.

6. Verifikationen tilrettelægges af det bemyndigede organ, som bl.a.:

— verificerer, at testplanen beskriver, hvordan de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, integreres i systemet, der afprøves i et driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø

— verificerer, at testplanen omfatter alle denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed

— sikrer, at der er god sammenhæng, og at kvaliteten er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

— planlægger testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

— udfører inspektioner og test efter testplanens specifikationer

— skriver en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

7. Det bemyndigede organ sikrer, at de systemer, der henvises til i artikel 2, stk. 1, opfylder denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i systemer, der drives i et vurderingsmiljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø.

8. Når verifikationsopgaverne er fuldført med tilfredsstillende resultat, udarbejder det bemyndigede organ en overensstemmelsesattest for så vidt angår de udførte opgaver.

9. Derefter udarbejder luftfartstjenesteudøveren en EF-erklæring om systemverifikation og forelægger den for den nationale tilsynsmyndighed sammen med den tekniske beskrivelse, jf. artikel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

▼B

*BILAG V*

**Betingelser, der henvises til i artikel 12**

1. Luftfartstjenesteudøveren skal have interne rapporteringsmetoder, der sikrer og påviser, at verifikationsarbejdet udføres upartisk og uafhængigt.

2. Luftfartstjenesteudøveren sørger for, at verifikationspersonalet udfører kontrolarbejdet med den største faglige integritet og tekniske kompetence, og at det ikke udsættes for pression eller incitamenter, navnlig af økonomisk art, som kunne få indvirkning på deres vurdering eller på resultaterne af deres kontrolarbejde, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.

3. Luftfartstjenesteudøveren sørger for, at verifikationspersonalet har adgang til udstyr, der sætter det i stand til at udføre det fornødne kontrolarbejde korrekt.

4. Luftfartstjenesteudøveren sikrer, at verifikationspersonalet har en solid teknisk og faglig uddannelse, tilfredsstillende kendskab til kravene til de verifikationer, de skal udføre, tilstrækkelig erfaring med den type arbejde og færdighed i at udarbejde erklæringer, registreringer og rapporter, der påviser, at verifikationerne er udført.

5. Luftfartstjenesteudøveren sikrer, at verifikationspersonalet er i stand til at udføre kontrolarbejdet upartisk. Deres aflønning må hverken afhænge af, hvor mange kontrolopgaver de udfører, eller af resultatet heraf.