VERORDENING (EG) Nr. 1265/2007 VAN DE COMMISSIE

van 26 oktober 2007

tot vaststelling van de eisen inzake de kanaalafstand bij mondelinge lucht-grondcommunicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening") [1], en met name op artikel 3, lid 1,

Gelet op Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening") [2], en met name op artikel 8, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De toename van het luchtverkeer binnen het Europese netwerk voor luchtverkeerbeheer (EATMN) heeft een uitbreiding van de desbetreffende beheerscapaciteit noodzakelijk gemaakt. Dit heeft geleid tot een behoefte aan operationele verbeteringen — zoals een herschikking van de luchtruimsectoren — wat op zijn beurt heeft geleid tot een behoefte aan extra VHF-frequentietoewijzingen.

(2) Gezien de moeilijkheid om te voorzien in de behoefte aan VHF-frequenties in de band die gereserveerd is voor mobiele radiocommunicatie in de luchtvaart — van 117,975 tot 137 MHz — en gelet op de beperkte mogelijkheden voor uitbreiding van het toegewezen spectrum en/of hergebruik van frequenties, heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) besloten om de kanaalafstand te verminderen van 25 tot 8,33 kHz.

(3) Op grond van ICAO-besluiten, genomen in 1994 en 1995, is in oktober 1999 in de EUR-regio van de ICAO een kanaalafstand van 8,33 kHz ingevoerd boven vliegniveau 245. In een eerste fase hebben 7 landen de verplichting ingevoerd om radioapparatuur aan boord te hebben die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand en sinds oktober 2002 hebben nog eens 23 landen een dergelijke verplichting ingevoerd.

(4) Gezien de verwachte toename van de behoefte aan VHF-frequenties heeft de ICAO in 2002 besloten om de 8,33 kHz-kanaalafstand ook in te voeren beneden vliegniveau 245 en heeft zij de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) verzocht de tenuitvoerlegging van dit besluit te organiseren. De Permanente Commissie van Eurocontrol heeft aanbevolen om vanaf 15 maart 2007 in de EUR-regio van de ICAO een kanaalafstand van 8,33 kHz in te voeren boven vliegniveau 195.

(5) Het luchtverkeer zal de komende jaren naar verwachting gestaag blijven toenemen, wat een toenemende behoefte aan VHF-frequenties zal meebrengen. Invoering van 8,33 kHz-kanaalafstand boven vliegniveau 195 kan bijgevolg slechts worden beschouwd als een eerste stap die moet worden geëvalueerd met het oog op een eventuele uitbreiding op een later tijdstip, op basis van een grondige beoordeling van de operationele, economische en veiligheidseffecten.

(6) Overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Verordening (EG) nr. 549/2004 heeft Eurocontrol het mandaat gekregen om de voorwaarden vast te stellen voor de gecoördineerde invoering van mondelinge lucht-grondcommunicatie gebaseerd op de verkleinde 8,33 kHz-kanaalafstand. De onderhavige verordening is gebaseerd op het uit het mandaat voortgevloeide verslag van Eurocontrol van 12 oktober 2006.

(7) Om de interoperabiliteit te waarborgen moeten de systemen voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand aan de grond en in de lucht aan gemeenschappelijke minimumprestatie-eisen voldoen.

(8) De uniforme toepassing van specifieke procedures binnen het gemeenschappelijke Europese luchtruim is essentieel om interoperabiliteit en een naadloze werking te bewerkstelligen.

(9) Of een vliegtuig apparatuur heeft die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand moet worden opgenomen in het vliegplan en worden verwerkt en doorgegeven tussen de luchtverkeers-leidingseenheden.

(10) Deze verordening dient geen betrekking te hebben op militaire operaties en trainingen als bedoeld in artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004.

[1] PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.
[2] PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1

(11) In een algemene verklaring inzake militaire kwesties in verband met het gemeenschappelijke Europese luchtruim [1] hebben de lidstaten gesteld dat zij onderling zullen samenwerken, rekening houdend met de nationale militaire eisen, om ervoor te zorgen dat het concept „flexibel gebruik van het luchtruim" volledig en op eenvormige wijze in alle lidstaten wordt toegepast door alle gebruikers van het luchtruim. Daartoe moet het systeem van lucht-grondcommunicatie met de verkleinde 8,33 kHz-kanaalafstand door alle gebruikers van het luchtruim worden geïmplementeerd.

(12) De begeleiding, in het kader van het algemene luchtverkeer, van staatsvliegtuigen die niet zijn uitgerust met apparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand kan resulteren in een toename van de werklast voor luchtverkeersleidingseenheden en kan een negatief effect hebben op de capaciteits- en veiligheidsniveaus van het Europese netwerk voor luchtverkeerbeheer. Om een dergelijk negatief effect tot een minimum te beperken, moet een zo groot mogelijk percentage staatsluchtvaartuigen worden uitgerust met apparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand.

(13) Staatsluchtvaartuigen voor transportdoeleinden vormen de grootste categorie van staatsluchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer vliegen in het luchtruim waarvoor deze verordening geldt. Dat dergelijke staatsluchtvaartuigen worden uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand moet daarom prioriteit krijgen.

(14) Beperkingen van technische of financiële aard kunnen de lidstaten verhinderen om bepaalde categorieën van staatsluchtvaartuigen uit te rusten met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand. De Commissie moet van dergelijke gevallen in kennis worden gesteld.

(15) Om het veiligheidsniveau te handhaven, moeten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten plannen uitwerken voor de behandeling van staatsluchtvaartuigen die niet kunnen worden uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand.

(16) Teneinde de huidige veiligheidsniveaus te handhaven of te verbeteren, moet van de lidstaten worden verlangd dat de betrokken partijen veiligheidsbeoordelingen uitvoeren, met inbegrip van gevarenidentificatie, risicobeoordeling en risicobeperking. Een geharmoniseerde uitvoering van deze processen voor de onder deze verordening vallende systemen vergt dat specifieke veiligheidsvoorschriften voor alle interoperabiliteits- en prestatie-eisen worden vastgesteld.

(17) Overeenkomstig artikel 3, lid 3, onder d), van Verordening (EG) nr. 552/2004 moeten de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit met name de specifieke conformiteitsbeoordelingsprocedures omschrijven die moeten worden gebruikt bij de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van onderdelen, alsmede voor de verificatie van systemen.

(18) Gezien het niveau van rijpheid van de markt voor de onderdelen waarop deze verordening van toepassing is, kan hun conformiteit of geschiktheid voor gebruik op een bevredigende wijze worden beoordeeld via interne fabricagecontrole, met gebruikmaking van procedures die zijn gebaseerd op Module A in de bijlage bij Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming [2].

(19) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 5, lid 1, van Verordening (EG) nr. 549/2004 opgerichte Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

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

2. Deze verordening is van toepassing op systemen voor mondelinge lucht-grondcommunicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand binnen de voor mobiele radiocommunicatie in de luchtvaart gereserveerde frequentieband van 117,975-137 MHz, hun onderdelen en desbetreffende procedures, alsook op systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens die worden gebruikt door luchtverkeersleidingseenheden welke diensten voor het algemene luchtverkeer verlenen en de onderdelen en desbetreffende procedures daarvan.

3. Deze verordening is van toepassing op alle vluchten die in het kader van het algemene luchtverkeer worden uitgevoerd boven vliegniveau 195 binnen het luchtruim van de EUR-regio van de 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 [3], met uitzondering van artikel 4 dat ook geldt voor het luchtruim beneden vliegniveau 195.

4. In het kader van de eerste alinea van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie [4] mogen de lidstaten afwijkingen toestaan wat betreft de apparatuur die overeenkomstig deze verordening aan boord van luchtvaartuigen moet zijn voor vluchten volgens zichtvliegvoorschriften.

[1] PB L 96 van 31.3.2004, blz. 9.

[2] PB L 220 van 30.8.1993, blz. 23.

[3] PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

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

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 549/2004.

Voorts wordt verstaan onder:

1. „8,33 kHz-kanaalafstand": een afstand van 8,33 kHz tussen aangrenzende kanalen;

2. „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 -kanaalafstand;

3. „luchtverkeersleidingseenheid" („ATC-eenheid"): eenheid voor algemene verkeersleiding, eenheid voor naderingsverkeersleiding of eenheid voor plaatselijke verkeersleiding;

4. „eenheid voor algemene verkeersleiding" („ACC"): een eenheid die is opgericht om luchtverkeersleidingsdiensten te verlenen aan de gecontroleerde vluchten in de gebieden onder haar verantwoordelijkheid;

5. „vluchten volgens zichtvliegvoorschriften": alle vluchten volgens zichtvliegvoorschriften zoals gedefinieerd in bijlage 2 [1] bij het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart;

6. „toewijzing van VHF-frequenties": de toewijzing van een VHF-frequentie aan een luchtvaartdienst met het oog op het gebruik van apparatuur voor mondelinge communicatie;

7. „systeem van frequentieverschuiving" (offset-carrier system): een systeem dat wordt gebruikt in situaties waarin de radiodekking niet kan worden gewaarborgd door één enkele zender-ontvangercombinatie en waarin, teneinde interferentieproblemen tot een minimum te beperken, de signalen worden verschoven ten opzichte van de voornaamste dragerfrequentie;

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

9. „exploitant": een persoon, organisatie of onderneming die een of meer vliegtuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren;

10. „werkstation": het meubilair en de technische uitrusting waarmee personeelsleden van de luchtverkeersdiensten de aan hen toegewezen taken uitvoeren;

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

12. „schriftelijke overeenkomst": een overeenkomst tussen twee aangrenzende luchtverkeersleidingseenheden waarin wordt aangegeven hoe hun respectieve luchtverkeersleidingsbevoegdheden worden gecoördineerd;

13. „geïntegreerd systeem voor de initiële verwerking van vliegplannen" (Integrated Initial Flight Plan Processing System — hierna „IFPS"): een systeem dat deel uitmaakt van het Europese netwerk voor luchtverkeerbeheer waarmee een gecentraliseerde dienst voor de verwerking en verspreiding van vliegplannen, die de ontvangst, validatie en verspreiding van vliegplannen verzorgt, wordt verleend binnen het onder deze verordening vallende luchtruim;

14. „staatsluchtvaartuigen": luchtvaartuigen gebruikt voor militaire, douane- en politiedoeleinden;

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

Artikel 3

Interoperabiliteits- en prestatie-eisen

1. Onverminderd artikel 5 zorgen de exploitanten ervoor dat hun luchtvaartuigen uiterlijk 15 maart 2008 zijn uitgerust met radioapparatuur die met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken.

2. Naast dit vermogen om met 8,33 kHz-kanaalafstand te werken, moet de in lid 1 bedoelde apparatuur ook in staat zijn af te stemmen op kanalen met 25 kHz-kanaalafstand en te werken in een omgeving waarin frequentieverschuiving wordt gebruikt.

3. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat uiterlijk 3 juli 2008, in sectoren waarvan de benedengrens op of boven vliegniveau 195 ligt, alle toewijzingen van VHF-frequenties voor mondelinge communicatie zijn omgezet naar 8,33 kHz-kanaalafstand.

[1] Tiende editie — juli 2005 — www.icao.int

4. Lid 3 is niet toepassing op sectoren waarin het 25 kHz-systeem van frequentieverschuiving wordt gebruikt.

5. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de desbetreffende toewijzingen van VHF-frequenties ter kennis worden gebracht van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

6. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten implementeren de in lid 5 bedoelde toegewezen VHF-frequenties. Wanneer het wegens uitzonderlijke omstandigheden niet mogelijk is aan lid 3 te voldoen, delen de lidstaten de redenen daarvan mede aan de Commissie.

7. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat de prestaties van hun systemen voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand in overeenstemming zijn met de in bijlage I, punt 1, genoemde ICAO-normen.

8. 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.

9. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat de grondcomponent van het zender/ontvangersysteem, geïnstalleerd binnen het systeem voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand, voldoet aan de in bijlage I, punt 1, genoemde ICAO-normen met betrekking tot frequentiestabiliteit, modulatie, gevoeligheid, effectieve ontvangstbandbreedte en onderdrukking van aangrenzende kanalen.

10. De exploitanten zorgen ervoor dat de prestaties van de ingevolge lid 1 aan boord van hun luchtvaartuigen geïnstalleerde systemen voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand voldoen aan de in bijlage I, punt 2, genoemde ICAO-normen.

11. Het in bijlage I, punt 3, genoemde document van de European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae) wordt voldoende geacht om te voldoen aan de eisen van de in bijlage I, punt 2, genoemde ICAO-normen inzake frequentiestabiliteit, modulatie, gevoeligheid, effectieve ontvangstbandbreedte en onderdrukking van aangrenzende kanalen.

12. 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;

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

c) de luchtverkeersleider is in staat de informatie over de mogelijkheid tot communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand van een vlucht te wijzigen.

Artikel 4

Verwante procedures

1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de exploitanten zorgen ervoor dat alle zes cijfers van de numerieke identificator worden gebruikt om het transmissiekanaal bij VHF-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 en de exploitanten zorgen ervoor dat hun procedures voor mondelinge lucht-grondcommunicatie in overeenstemming zijn met de in bijlage I, punt 4, genoemde ICAO-normen.

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

4. De exploitanten die de in artikel 1, lid 3, bedoelde vluchten boven vliegniveau 195 uitvoeren en de agenten die namens hen optreden, zorgen ervoor dat naast de letter S en/of elke andere letter, voor zover van toepassing, de letter Y wordt toegevoegd in item 10 van het vliegplan voor luchtvaartuigen die zijn uitgerust met radioapparatuur die met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken, of dat de indicator STS/EXM833 is opgenomen in item 18 voor luchtvaartuigen die niet met dergelijke apparatuur zijn uitgerust, maar waarvoor een afwijking is toegestaan met betrekking tot de apparatuur die verplicht aan boord moet zijn. Luchtvaartuigen die normaliter in staat zijn om boven vliegniveau 195 te vliegen en die zijn uitgerust met radioapparatuur die met 8,33 kHz-kanaalafstand kan werken, maar welke voornemens zijn onder dit niveau te vliegen, nemen de letter Y op in item 10 van het vliegplan.

5. 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 optredende agenten een bericht van wijziging naar het IFPS met de passende indicator in het desbetreffende item.

6. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat het IFPS de in de vliegplannen medegedeelde informatie over de mogelijkheid tot communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand verwerkt en verspreidt.

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

Artikel 5

Staatsluchtvaartuigen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen voor transportdoeleinden uiterlijk 3 juli 2008 zijn uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand.

2. Onverminderd de nationale procedures voor de mededeling van informatie over staatsluchtvaartuigen stellen de lidstaten de Commissie uiterlijk 3 januari 2008 in kennis van de lijst van staatsluchtvaartuigen voor transportdoeleinden die niet overeenkomstig lid 1 worden uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand wegens:

a) terugtrekking uit de operationele dienst vóór of op 31 december 2010;

b) aankoopbeperkingen.

Wanneer aankoopbeperkingen het onmogelijk maken aan lid 1 te voldoen, delen de lidstaten de Commissie ook uiterlijk 3 januari 2008 mede op welke datum de betrokken luchtvaartuigen zijn uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand. Deze datum is uiterlijk 31 december 2012.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen die niet voor transportdoeleinden zijn bestemd uiterlijk op 31 december 2009 zijn uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand.

4. Onverminderd de nationale procedures voor de mededeling van informatie over staatsluchtvaartuigen stellen de lidstaten de Commissie uiterlijk 30 juni 2009 in kennis van de lijst van niet voor transportdoeleinden bestemde staatsluchtvaartuigen die niet overeenkomstig lid 3 worden uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand wegens:

a) dwingende redenen van technische of budgettaire aard;

b) terugtrekking uit de operationele dienst vóór of op 31 december 2010;

c) aankoopbeperkingen.

Wanneer aankoopbeperkingen het onmogelijk maken aan lid 3 te voldoen, delen de lidstaten de Commissie ook uiterlijk 30 juni 2009 mede op welke datum de betrokken luchtvaartuigen zijn uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand. Deze datum is uiterlijk 31 december 2015.

5. De verleners van luchtverkeersdiensten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen die niet zijn uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand door de luchtverkeersleiding kunnen worden afgehandeld, voor zover een veilige afhandeling binnen de capaciteitsgrenzen van het luchtverkeersbeheer-systeem op UHF-frequenties of 25 kHz VHF-frequenties mogelijk is.

6. De lidstaten maken hun procedures voor de afhandeling van staatsluchtvaartuigen die niet zijn uitgerust met apparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand bekend in hun nationale publicaties van luchtvaartinformatie.

7. De verleners van luchtverkeersdiensten delen de lidstaat die hen heeft aangewezen jaarlijks hun plannen mede voor de afhandeling van staatsluchtvaartuigen die niet zijn uitgerust met apparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand, rekening houdend met de capaciteitsbeperkingen in verband met de in lid 6 bedoelde procedures.

Artikel 6

Veiligheidseisen

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat alle wijzigingen in de bestaande, in artikel 1, lid 2, bedoelde systemen, dan wel de invoering van nieuwe systemen, wordt voorafgegaan door een door de betrokken partijen verrichte veiligheidsbeoordeling, met inbegrip van gevarenidentificatie, risicobeoordeling en risicobeperking.

Bij deze veiligheidsbeoordeling worden ten minste de in bijlage II genoemde veiligheidseisen in aanmerking genomen.

Artikel 7

Conformiteit of gebruiksgeschiktheid van onderdelen

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

2. De procedures voor de certificering van de luchtwaardigheid overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad [1], toegepast op de aan boord van luchtvaartuigen aanwezige onderdelen van de in artikel 1, lid 2, bedoelde systemen, gelden als aanvaardbare procedures voor de beoordeling van de conformiteit van die onderdelen, mits daarbij wordt aangetoond dat zij voldoen aan de interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening.

[1] PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1.

Artikel 8

Verificatie van systemen

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

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

Artikel 9

Aanvullende eisen

1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat al de betrokken personeelsleden volledig zijn ingelicht over de in deze verordening neergelegde eisen en dat zij voldoende zijn opgeleid voor de aan hen toegewezen taken.

2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen 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:

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

b) zorgen ervoor dat de in punt a) bedoelde handleidingen toegankelijk zijn en worden bijgewerkt en dat het bijwerken en verspreiden ervan onderworpen zijn aan een passend kwaliteits- en documentconfiguratiebeheer;

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

4. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de gecentraliseerde vluchtplanningverwerkings- en -verspreidingsdienst:

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

b) ervoor zorg dragen dat de in punt a) bedoelde handleidingen toegankelijk zijn en worden bijgewerkt en dat het bijwerken en verspreiden ervan onderworpen zijn aan een passend kwaliteits- en documentconfiguratiebeheer;

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

5. De in artikel 3, lid 1, bedoelde exploitanten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat het personeel dat radioapparatuur bedient goed op de hoogte is van deze verordening, dat zij voldoende zijn opgeleid voor het gebruik van deze apparatuur en dat de instructies, voor zover mogelijk, in de cockpit beschikbaar zijn.

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

Artikel 10

Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te Brussel, 26 oktober 2007.

Voor de Commissie

Jacques BARROT

Vicevoorzitter

BIJLAGE I

In de artikelen 3 en 4 bedoelde normen en voorschriften

1. Hoofdstuk 2 „Aeronautical Mobile Service", punt 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics" en punt 2.2 „System characteristics of the ground installations" van ICAO-bijlage 10, Volume III, deel 2 (Eerste editie — juli 1995, met daarin verwerkt wijziging nr. 80).

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 ICAO-bijlage 10, Volume III, deel 2 (Eerste editie — juli 1995, met daarin verwerkt wijziging nr. 80).

3. Eurocae Minimum Operational Performance Specification for Airborne VHF Receiver-Transmitter operating in the frequency range 117,975-137,000 MHz, Document ED-23B, wijziging 3, december 1997.

4. Punt 12.3.1.4 „8.33 kHz channel spacing" van ICAO PANS-ATM Doc. 4444 (Veertiende editie — 2001, met daarin verwerkt wijziging nr. 4).

BIJLAGE II

In artikel 6 bedoelde eisen inzake interoperabiliteit

1. De in artikel 3, leden 1 en 12, bedoelde interoperabiliteits- en prestatie-eisen gelden ook als veiligheidseisen.

2. De in artikel 4, leden 1 en 2, bedoelde verwante procedures gelden ook als veiligheidseisen.

3. De in artikel 5, leden 1, 3, 5 en 7, bedoelde eisen met betrekking tot staatsluchtvaartuigen gelden ook als veiligheidseisen.

4. De in artikel 9, leden 1, 3, 5 en 6, bedoelde eisen met betrekking tot de naleving gelden ook als veiligheidseisen.

5. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat de *Human Machine Interface* van de luchtverkeersleider voor de weergave van de VHF-kanalen in overeenstemming is met de procedures voor VHF-radiotelefonie.

6. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten beoordelen het effect van het omlaag brengen van vliegtuigen die niet zijn uitgerust met radioapparatuur die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand tot beneden vliegniveau 195, rekening houdend met factoren zoals minimale veilige vlieghoogten, en bepalen of een wijziging van de sectorcapaciteit of van het luchtruimontwerp/de luchtruimstructuren vereist is.

7. De lidstaten zorgen ervoor dat de omschakeling van 25 naar 8,33 kHz wordt getest gedurende een proefperiode van ten minste 4 weken waarin de veilige werking van het systeem wordt geverifieerd alvorens over te gaan tot coördinatie in tabel COM2 van ICAO-Doc 7754.

8. De lidstaten zorgen ervoor dat de omschakeling van 25 naar 8,33 kHz geschiedt met inachtneming van de criteria voor frequentieplanning van de ICAO als omschreven in deel II — „VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria" van de EUR Frequency Management Manual — ICAO EUR Doc 011 (2005).

BIJLAGE III

DEEL A

IN ARTIKEL 7 BEDOELDE EISEN VOOR DE BEOORDELING VAN DE CONFORMITEIT OF DE GESCHIKTHEID VOOR GEBRUIK VAN ONDERDELEN

1. Bij de verificatie moet worden aangetoond dat de onderdelen in overeenstemming zijn met de prestatie-eisen van deze verordening, of dat zij geschikt zijn voor gebruik wanneer 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

MODULE INTERNE FABRICAGECONTROLE

1. In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde die voldoet aan de in punt 2 genoemde verplichtingen, garandeert en verklaart dat de betrokken onderdelen voldoen aan de eisen van deze verordening. De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde stelt een schriftelijke verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik op overeenkomstig bijlage III, punt 3, van Verordening (EG) nr. 552/2004.

2. De fabrikant stelt de in punt 4 beschreven technische documentatie samen en hij of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde houdt deze gedurende ten minste tien jaar na de vervaardiging van de laatste onderdelen voor controledoeleinden ter beschikking van de bevoegde nationale toezichthoudende autoriteiten en ter beschikking van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die deze onderdelen in hun systemen integreren. De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde informeert de lidstaten over waar en hoe die technische documentatie ter beschikking kan worden gesteld.

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

4. Op basis van de technische documentatie moet kunnen worden beoordeeld of de onderdelen in overeenstemming zijn met de eisen van deze verordening. Voor zover dat voor deze beoordeling nodig is, dient de technische documentatie tevens inzicht te verschaffen in het ontwerp, het fabricageproces 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 geschiktheid voor gebruik.

DEEL C

IN ARTIKEL 8, LID 1, BEDOELDE EISEN VOOR DE VERIFICATIE VAN SYSTEMEN

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

   — bij de verificatie van de systemen voor lucht-grondcommunicatie worden aangetoond dat een 8,33 kHz-kanaalafstand wordt gebruikt voor de mondelinge lucht-grondcommunicatie in het VHF-frequentiegebied in overeenstemming met artikel 3, lid 3, en dat de prestaties van de systemen voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand voldoen aan artikel 3, lid 7;

   — bij de verificatie van de systemen voor vluchtgegevensverwerking worden aangetoond dat de in artikel 3, lid 12, beschreven functionaliteit naar behoren is geïmplementeerd.

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

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

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

— stelt de geschikte operationele en technische testomgeving vast die de operationele omgeving goed weergeeft;

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

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

— waarborgt de consistentie en technische 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 in het testplan omschreven inspecties en tests uit;

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

6. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten zorgt ervoor dat de in artikel 1, lid 2, 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 het systeem op en dienen die, samen met het technische dossier, in bij de nationale toezichthoudende autoriteit overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 552/2004.

DEEL D

IN ARTIKEL 8, LID 2, BEDOELDE EISEN VOOR DE VERIFICATIE VAN SYSTEMEN

1. Bij de verificatie van de in artikel 1, lid 2, 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. Met name moet:

— bij de verificatie van de systemen voor lucht-grondcommunicatie worden aangetoond dat een 8,33 kHz-kanaalafstand wordt gebruikt voor de mondelinge lucht-grondcommunicatie in het VHF-frequentiegebied in overeenstemming met artikel 3, lid 3, en dat de prestaties van de systemen voor mondelinge communicatie met 8,33 kHz-kanaalafstand voldoen aan artikel 3, lid 7;

— bij de verificatie van de systemen voor vluchtgegevensverwerking worden aangetoond dat de in artikel 3, lid 12, beschreven functionaliteit naar behoren is geïmplementeerd.

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

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

4. De verificatie van de in artikel 1, lid 2, genoemde systemen moet de elementen voor het krachtens bijlage IV, punt 3, van Verordening (EG) nr. 552/2004 vereiste technische dossier opleveren, onder meer 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 de operationele omgeving goed weergeeft en doet de verificatieactiviteiten uitvoeren door een aangemelde instantie.

6. De aangemelde instantie beheert de verificatieactiviteiten en:

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

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

   — waarborgt de consistentie en technische 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 in het testplan omschreven inspecties en tests 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 1, lid 2, genoemde systemen, beproefd in een operationele testomgeving, voldoen aan de interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening.

8. Na een bevredigende voltooiing van de verificatietaken 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 het systeem op en dient die, samen met het technische dossier, in bij de nationale toezichthoudende autoriteit overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 552/2004.

BIJLAGE IV

In artikel 8 bedoelde voorwaarden

1. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet binnen zijn organisatie beschikken over rapportagemethoden waaruit zijn onpartijdigheid en onafhankelijk oordeel blijkt ten aanzien van de verificatieactiviteiten.

2. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet erop toezien 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 erop toezien dat de personeelsleden die bij de verificaties zijn betrokken toegang hebben tot apparatuur waarmee zij de vereiste controles goed kunnen uitvoeren.

4. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet erop toezien dat de personeelsleden die bij de verificaties zijn betrokken, een goede technische en beroepsopleiding hebben genoten, voldoende kennis hebben van de eisen die gesteld worden aan de controles 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 erop toezien dat de bij de verificaties betrokken personeelsleden in staat zijn hun controles onpartijdig uit te voeren. Hun bezoldiging is niet afhankelijk van het aantal uitgevoerde controles of van het resultaat van die controles.