

KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 1265/2007

2012/EØS/35/25

av 26. oktober 2007

om fastsettelse av kanalavstand ved luft-til-bakke-talekommunikasjon i Det felles europeiske luftrom(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP
HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen) ⁽¹⁾, særlig artikkel 3 nr. 1,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)⁽²⁾, særlig artikkel 8 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Økt lufttrafikk innenfor Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (heretter kalt «EATMN») har krevd økt kapasitet med hensyn til lufttrafikkstyring. Dette har skapt et behov for driftsforbedringer — for eksempel ny oppdeling av luftrommet — som i sin tur har skapt behov for ytterligere VHF-tildelinger.
- 2) På grunn av vanskeligheter med å dekke behovet for VHF-tildelinger i frekvensbåndet 117,975-137 MHz for mobilradiokommunikasjon innenfor luftfartssektoren — og på bakgrunn av de begrensede mulighetene til å øke tildelt frekvensområde og/eller bruke frekvenser på nytt — har Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (heretter kalt «ICAO») vedtatt å redusere kanalavstanden fra 25 til 8,33 kHz.
- 3) Etter ICAOs beslutninger i 1994 og 1995 ble 8,33 kHz kanalavstand innført over flygenivå (heretter kalt «FL») 245 i ICAOs EUR-område i oktober 1999. Opprinnelig innførte sju stater krav om obligatorisk montering av slikt radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand i luftfartøyer, og ytterligere 23 stater har innført krav om obligatorisk montering siden oktober 2002.
- 4) I tråd med anslåtte økninger i behovet for VHF-tildelinger besluttet ICAO i 2002 å fortsette med innføringen av en

kanalavstand på 8,33 kHz også under FL 245, og bad Den europeiske organisasjon for flysikring (Eurocontrol) om å lede gjennomføringen. Senere har Eurocontrols permanente kommisjon anbefalt å fortsette med innføring av en kanalavstand på 8,33 kHz over FL 195 i ICAOs EUR-område fra 15. mars 2007.

- 5) Trafikkøkningen forventes å fortsette i de kommende år, noe som vil innebære ytterligere behov for VHF-frekvenser. Innføring av en kanalavstand på 8,33 kHz over FL 195 bør derfor anses bare som et første trinn som på et passende tidspunkt vil måtte vurderes med henblikk på en eventuell senere utvidelse, på grunnlag av en grundig analyse av driftsmessige, sikkerhetsmessige og økonomiske konsekvenser.
- 6) Eurocontrol har i samsvar med artikkel 8 nr. 1 i forordning (EF) nr. 549/2004 fått i oppdrag å utarbeide krav til samordnet innføring av luft-til-bakke-talekommunikasjon basert på en redusert kanalavstand på 8,33 kHz. Denne forordning bygger på rapporten av 12. oktober 2006, som er et resultat av oppdraget.
- 7) For å sikre samvirkingsevne må talekommunikasjons-systemer med en kanalavstand på 8,33 kHz som brukes på bakken og om bord i luftfartøyer, oppfylle de felles minstekrav til ytelse.
- 8) Lik anvendelse av særlige framgangsmåter innenfor Det felles europeiske luftrom er avgjørende for å oppnå samvirkingsevne og sammenhengende drift.
- 9) Opplysninger om hvorvidt et luftfartøy har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, bør inngå i reiseplanen og behandles og overføres mellom flygekontrollenheter.
- 10) Denne forordning bør ikke omfatte militære operasjoner og militær trening som omhandlet i artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 283 av 27.10.2007, s. 25, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 30/2008 av 14. mars 2008 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 42, 10.7.2008, s. 15

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

- 11) I en uttalelse fra medlemsstatene om militære spørsmål knyttet til det felles europeiske luftrom⁽¹⁾ har medlemsstatene forpliktet seg til å samarbeide med hverandre, idet det tas hensyn til de nasjonale militære behov, slik at modellen for fleksibel bruk av luftrom anvendes fullt ut og på en ensartet måte av alle luftromsbrukere i alle medlemsstater. For dette formål bør alle luftromsbrukere anvende en redusert kanalavstand på 8,33 kHz for luft-til-bakke-talekommunikasjon.
- 12) Håndtering av statlige luftfartøyer som flyr som allmenn lufttrafikk og ikke har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, kan føre til økt arbeidsbyrde for flygekontrolltjenesten og ha en negativ innvirkning på EATMNs kapasitet og sikkerhetsnivå. For å begrense denne virkningen mest mulig bør så mange statlige luftfartøyer som mulig utstyres med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
- 13) Statlige luftfartøyer beregnet på transport utgjør den største andelen av statlige luftfartøyer som flyr som allmenn lufttrafikk i det luftrom denne forordning omfatter. Det bør derfor prioriteres å sikre at slike statlige luftfartøyer har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
- 14) Begrensninger av teknisk eller økonomisk art kan hindre medlemsstater i å utstyre visse kategorier av statlige luftfartøyer med radioer med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand. Kommisjonen bør underrettes i slike tilfeller.
- 15) Ytere av flysikringstjenester bør utarbeide planer for håndtering av statlige luftfartøyer som ikke kan utstyres med radioer med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, slik at sikkerheten ivaretas.
- 16) Med sikte på å opprettholde og forbedre eksisterende sikkerhetsnivåer ved drift bør det kreves at medlemsstatene sikrer at de berørte parter gjennomfører en risikovurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon. En harmonisert gjennomføring av disse rutinene for systemer som omfattes av denne forordning, krever at særlige sikkerhetskrav fastsettes for alle samvirkings- og ytelseskrav.
- 17) Gjennomføringsreglene for samvirkningsevne bør i samsvar med artikkel 3 nr. 3 bokstav d) i forordning (EF) nr. 552/2004 beskrive de særlige framgangsmåtene for samsvarsvurdering som skal benyttes til å vurdere komponenters samsvar eller bruksegnethet samt verifisere systemer.
- 18) Markedets modenhet for komponenter som omfattes av denne forordning, er slik at deres samsvar eller bruksegnethet kan vurderes på en tilfredsstillende måte gjennom intern produksjonskontroll etter framgangsmåter

basert på modul A i vedlegget til rådsbeslutning 93/465/EØF av 22. juli 1993 om modulene for de forskjellige fasene i rutinene for samsvarsvurdering og reglene for påføring og bruk av CE-samsvarsmerking til bruk i direktivene om teknisk harmonisering⁽²⁾.

- 19) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom, nedsatt ved artikkel 5 nr. 1 i forordning (EF) nr. 549/2004 —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. I denne forordning fastsettes krav til samordnet innføring av luft-til-bakke-talekommunikasjon basert på en redusert kanalavstand på 8,33 kHz.
2. Denne forordning får anvendelse på systemer for luft-til-bakke-talekommunikasjon basert på en kanalavstand på 8,33 kHz innenfor frekvensbåndet 117,975-137 MHz for mobilradiokommunikasjon innenfor lufttransportsektoren, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter samt på behandlingssystemer for flygedata som betjener flygekontrollenheter som yter tjenester for allmenn lufttrafikk, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter.
3. Denne forordning får anvendelse på alle flyginger innenfor allmenn lufttrafikk over FL 195 i luftrommet i ICAOs EUR-område der medlemsstatene har ansvar for å yte lufttrafikkjenester i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004⁽³⁾, med unntak av artikkel 4, som også får anvendelse under FL 195.
4. Medlemsstatene kan innenfor rammen av artikkel 4 første ledd i kommisjonsforordning (EF) nr. 730/2006⁽⁴⁾ gi unntak fra forpliktelser som gjelder utstyr om bord fastsatt i denne forordning for flyginger i samsvar med visuellflygeregler.

⁽²⁾ EFT L 220 av 30.8.1993, s. 23.

⁽³⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

⁽⁴⁾ EUT L 128 av 16.5.2006, s. 3.

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 9.

*Artikkel 2***Definisjoner**

I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

Videre menes med:

1. «8,33 kHz kanalavstand» en avstand på 8,33 kHz mellom tilstøtende kanaler,
2. «kanal» en numerisk identifikasjon som brukes i forbindelse med innstilling av talekommunikasjonsutstyr, og som muliggjør entydig identifikasjon av radiokommunikasjonsfrekvens og kanalavstand,
3. «flygekontrollenhet» (heretter kalt «ATC-enhet») kontrollsentral, innflygingskontrollenhet eller flyplasskontrolltårn,
4. «kontrollsentral» (heretter kalt «ACC») en enhet som er opprettet for å yte flygekontrolltjenester for kontrollerte flyginger i kontrollområder under dens ansvarsområde,
5. «flyginger utført i samsvar med visuelflygereglene» (VFR-flyginger) alle flyginger utført i samsvar med visuelflygereglene som fastsatt i vedlegg 2⁽¹⁾ til Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart,
6. «VHF-tildeling» tildeling av en VHF-frekvens til en luftfartstjeneste med sikte på bruk av talekommunikasjonsutstyr,
7. «system med forskjøvet bærebølge» et system som anvendes i situasjoner der radiodekningen ikke kan sikres med én enkelt kombinasjon av sender og mottaker, og der signalene, for å redusere interferensproblemene, er forskjøvet i forhold til hovedbærefrekvensen,
8. «tildelt driftsmessig dekningsområde» det luftrom der en bestemt tjeneste ytes, og der tjenesten har frekvensvern,
9. «operatør» en person, en organisasjon eller et foretak som utfører eller tilbyr seg å utføre en luftfartsoperasjon,
10. «arbeidsstasjon» innredning med det tekniske utstyr der en ansatt i lufttrafikkjenesten utfører oppgaver knyttet til sitt arbeid,
11. «radiotelefoni» en form for radiokommunikasjon som primært er beregnet på informasjonsutveksling i form av tale,
12. «avtalebrev» en avtale mellom to tilstøtende ATC-enheter som angir hvordan deres respektive ansvar for flygekontroll skal samordnes,
13. «Det integrerte system for innledende behandling av reiseplaner» (heretter kalt «IFPS») et system innen Det europeiske nett for lufttrafikkstyring gjennom hvilket det ytes en sentralisert tjeneste for behandling og distribusjon av reiseplaner som har ansvar for mottak, validering og distribusjon av reiseplaner innenfor det luftrom som omfattes av denne forordning,
14. «statlig luftfartøy» et luftfartøy som brukes av militæret, tollvesenet og politiet,
15. «statlig luftfartøy beregnet på transport» statlig luftfartøy med faste vinger som er beregnet på transport av personer og/eller last.

*Artikkel 3***Krav til samvirkingsevne og ytelse**

1. Operatører skal, med forbehold for artikkel 5, innen 15. mars 2008 sikre at deres luftfartøyer er utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
2. I tillegg til muligheten for 8,33 kHz kanalavstand skal utstyret nevnt i nr. 1 kunne ta inn kanaler med 25 kHz kanalavstand og fungere i et miljø som anvender frekvenser med forskjøvet bærebølge.
3. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at alle VHF-tildelinger for talekommunikasjon innen 3. juli 2008 konverteres til kanalavstand 8,33 kHz for sektorer med et laveste nivå på FL 195 eller over.

⁽¹⁾ 10. utgave, juli 2005 — www.icao.int.

4. Nr. 3 får ikke anvendelse på sektorer der det anvendes et 25 kHz-system med forskjøvet bærebølge.

5. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at relevante VHF-tildelinger meddeles til ytere av flysikringstjenester.

6. Ytere av flysikringstjenester skal gjennomføre VHF-tildelingene nevnt i nr. 5. Dersom det under uvanlige omstendigheter ikke er mulig å overholde nr. 3, skal medlemsstatene underrette Kommisjonen om årsakene til dette.

7. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at ytelsen til deres talekommunikasjonssystemer med 8,33 kHz kanalavstand overholder ICAO-standardene nevnt i vedlegg I nr. 1.

8. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at deres talekommunikasjonssystemer med 8,33 kHz kanalavstand gir mulighet for en driftsmessig akseptabel talekommunikasjon mellom flygeledere og flygere innenfor det tildelte driftsmessige dekningsområdet.

9. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at ytelsen til den sender-/mottakerkomponenten på bakken som er installert i talekommunikasjonssystemene med 8,33 kHz kanalavstand, overholder ICAO-standardene angitt i vedlegg I nr. 1 med hensyn til frekvensstabilitet, modulasjon, følsomhet, faktisk mottakerbåndbredde og avvisning av tilstøtende kanaler.

10. Operatører skal sikre at ytelsen til talekommunikasjonssystemene med 8,33 kHz kanalavstand som er montert om bord i deres luftfartøyer i henhold til nr. 1, overholder ICAO-standardene angitt i vedlegg I nr. 2.

11. Det dokument fra Den europeiske organisasjon for utstyr til sivil luftfart (Eurocae) som er angitt i vedlegg I nr. 3, skal anses som tilstrekkelig dokumentasjon for overholdelse med hensyn til frekvensstabilitet, modulasjon, følsomhet, faktisk mottakerbåndbredde og avvisning av tilstøtende kanaler som fastsatt i ICAO-standardene angitt i vedlegg I nr. 2.

12. Ytere av flysikringstjenester skal gjennomføre prosedyrene for underretning og innledende koordinering i sine behandlingssystemer for flygedata i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1032/2006⁽¹⁾ som følger:

a) opplysninger om en flygings mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal overføres mellom ATC-enheter,

b) opplysninger om en flygings mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal gjøres tilgjengelige på den relevante arbeidsstasjon,

c) flygelederen skal kunne endre opplysningene om en flygings mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

Artikkel 4

Tilhørende framgangsmåter

1. Ytere av flysikringstjenester samt operatører skal sikre at alle seks sifre i den numeriske identifikasjonen brukes til å identifisere sendekanalene ved VHF-radiotelefonikommunikasjon, unntatt når både femte og sjette siffer er null, da bare de fire første sifrene brukes.

2. Ytere av flysikringstjenester samt operatører skal sikre at deres framgangsmåter for luft-til-bakke-talekommunikasjon er i samsvar med ICAO-bestemmelsene angitt i vedlegg I nr. 4.

3. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at gjeldende framgangsmåter for luftfartøyer som er utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, og luftfartøyer som ikke har slikt utstyr, spesifiseres i avtalebrevene mellom ACC-ene.

4. Operatører som gjennomfører flygingene nevnt i artikkel 1 nr. 3 over FL 195, samt agenter som opptrer på deres vegne, skal sikre at utover bokstaven S og/eller eventuelle andre bokstaver angis etter behov bokstaven Y i rubrikk 10 i reiseplanen for luftfartøyer med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, eller betegnelsen STS/EXM833 i rubrikk 18 for luftfartøyer som ikke har slikt utstyr, men som er gitt unntak fra kravet om obligatorisk utstyr om bord. Luftfartøyer som normalt kan fly over FL 195 og har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, men som planlegger å fly under dette nivået, skal angi bokstaven Y i rubrikk 10 i reiseplanen.

5. Ved endring av status for en flygings mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal operatører eller agenter som opptrer på disses vegne, sende en endringsmelding til IFPS med relevant betegnelse i relevant rubrikk.

6. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at IFPS behandler og distribuerer opplysninger om muligheten for 8,33 kHz kanalavstand som de har mottatt i reiseplanene.

⁽¹⁾ EUT L 186 av 7.7.2006, s. 27.

*Artikkel 5***Statlige luftfartøyer**

1. Medlemsstatene skal sikre at statlige luftfartøyer beregnet på transport senest 3. juli 2008 er utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

2. Uten at det berører nasjonale framgangsmåter for meddelelse av opplysninger om statlige luftfartøyer, skal medlemsstatene senest 3. januar 2008 oversende Kommisjonen listen over statlige luftfartøyer beregnet på transport som ikke vil bli utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand i samsvar med nr. 1, som følge av

a) at de tas ut av drift innen 31. desember 2010,

b) anskaffelsesproblemer.

Dersom anskaffelsesproblemer forhindrer overholdelse av nr. 1, skal medlemsstatene også underrette Kommisjonen innen 3. januar 2008 om den dato da det berørte luftfartøy vil bli utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand. Datoen skal ikke være senere enn 31. desember 2012.

3. Medlemsstatene skal sikre at andre statlige luftfartøyer enn statlige luftfartøyer beregnet på transport senest 31. desember 2009 er utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

4. Uten at det berører nasjonale framgangsmåter for meddelelse av opplysninger om statlige luftfartøyer, skal medlemsstatene senest 30. juni 2009 oversende Kommisjonen listen over andre statlige luftfartøyer enn statlige luftfartøyer beregnet på transport som ikke vil være utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand i samsvar med nr. 3, som følge av

a) tvingende begrensninger av teknisk eller budsjettmessig art,

b) at de tas ut av drift innen 31. desember 2010,

c) anskaffelsesproblemer.

Dersom anskaffelsesproblemer forhindrer overholdelse av nr. 3, skal medlemsstatene også underrette Kommisjonen innen 30. juni 2009 om den dato da det berørte luftfartøy vil bli utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand. Datoen skal ikke være senere enn 31. desember 2015.

5. Ytere av lufttrafikkjenester skal sikre at statlige luftfartøyer som ikke er utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, kan mottas, forutsatt at de kan håndteres sikkert innenfor kapasitetsbegrensningene til systemet for lufttrafikkstyring på UHF-frekvenser eller 25 kHz VHF-frekvenser.

6. Medlemsstatene skal offentliggjøre framgangsmåtene for håndtering av statlige luftfartøyer som ikke er utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, i nasjonale luftfartspublikasjoner.

7. Ytere av flysikringstjenester skal årlig underrette medlemsstaten som har utpekt dem, om sine planer for håndtering av statlige luftfartøyer som ikke er utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, idet det tas hensyn til kapasitetsbegrensninger knyttet til framgangsmåtene omhandlet i nr. 6.

*Artikkel 6***Sikkerhetskrav**

Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at de berørte parter før enhver endring i eksisterende systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 eller innføring av nye systemer, gjennomfører en sikkerhetsvurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon.

Ved sikkerhetsvurderingen skal det minst tas hensyn til sikkerhetskravene angitt i vedlegg II.

*Artikkel 7***Komponenters samsvar eller bruksegnethet**

1. Før det utstedes en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet som omhandlet i artikkel 5 i forordning (EF) nr. 552/2004, skal produsenter av komponenter til systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 vurdere disse komponentenes samsvar eller bruksegnethet etter kravene i del A i vedlegg III til denne forordning, uten at nr. 2 berøres.

2. Prosesser for sertifisering av luftdyktighet i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002⁽¹⁾ skal, når de anvendes på luftbårne komponenter til systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2, anses som akseptable framgangsmåter for samsvarsvurdering av disse komponentene dersom de omfatter påvisning av samsvar med denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.

⁽¹⁾ EFT L 240 av 7.9.2002, s. 1.

*Artikkel 8***Verifisering av systemer**

1. Ytere av flysikringstjenester som kan påvise eller har påvist at de oppfyller vilkårene i vedlegg IV, skal verifisere systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 i samsvar med kravene i del C i vedlegg III.
2. Ytere av flysikringstjenester som ikke kan påvise at de oppfyller kravene i vedlegg IV, skal overdra til et meldt organ den verifisering av systemer som er nevnt i artikkel 1 nr. 2. Denne verifiseringen skal utføres i samsvar med kravene i del D i vedlegg III.

*Artikkel 9***Tilleggskrav**

1. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at alt tilknyttet personale gjøres behørig oppmerksom på de krav som er fastsatt i denne forordning, og at de får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver.
2. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at personale som driver det IFPS som anvendes ved planlegging av flyginger, gjøres behørig oppmerksom på de krav som er fastsatt i denne forordning, og at de får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver.
3. Ytere av flysikringstjenester skal
 - a) utarbeide og ajourføre driftshåndbøker med de nødvendige instruksjoner og opplysninger, slik at alt berørt personale kan anvende denne forordning,
 - b) sikre at håndbøkene nevnt i bokstav a) er tilgjengelige og holdes à jour, og at ajourføringen og distribusjonen av dem er gjenstand for hensiktsmessig kvalitets- og dokumentasjonshåndtering,

- c) sikre at arbeidsmetodene og driftsrutinene er i samsvar med denne forordning.
4. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at den sentraliserte tjenesten for behandling og distribusjon av reiseplaner
 - a) utarbeider og ajourfører driftshåndbøker med de nødvendige instruksjoner og opplysninger, slik at alt berørt personale kan anvende denne forordning,
 - b) sikrer at håndbøkene nevnt i bokstav a) er tilgjengelige og holdes à jour, og at ajourføringen og distribusjonen av dem er gjenstand for hensiktsmessig kvalitets- og dokumentasjonshåndtering,
 - c) sikrer at arbeidsmetodene og driftsrutinene er i samsvar med denne forordning.
5. Operatørene nevnt i artikkel 3 nr. 1 skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at personale som anvender radioutstyr, underrettes om denne forordning, at de får tilstrekkelig opplæring i bruk av dette utstyret, og at det om mulig finnes instruksjoner i førerkabinen.
 6. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre samsvar med denne forordning, herunder offentliggjøring av relevante opplysninger i de nasjonale luftfartspublikasjoner.

*Artikkel 10***Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 26. oktober 2007.

For Kommissjonen

Jacques BARROT

Visepresident

*VEDLEGG I***Standarder og bestemmelser nevnt i artikkel 3 og 4**

1. Kapittel 2 «Aeronautical Mobile Service», avsnitt 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics» og avsnitt 2.2 «System characteristics of the ground installations» i ICAO-vedlegg 10 bind III del 2 (første utgave — juli 1995, herunder endring nr. 80).
 2. Kapittel 2 «Aeronautical Mobile Service», avsnitt 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics», avsnitt 2.3.1 «Transmitting function» og avsnitt 2.3.2 «Receiving function», unntatt underavsnitt 2.3.2.8 «VDL — Interference Immunity Performance» i ICAO-vedlegg 10 bind III del 2 (første utgave — juli 1995, herunder endring nr. 80).
 3. Eurocae Minimum Operational Performance Specification for Airborne VHF Receiver-Transmitter operating in the frequency range 117,975-137,000 MHz, dokument ED-23B, endring 3, desember 1997.
 4. Avsnitt 12.3.1.4 «8,33 kHz channel spacing» i ICAO PANS-ATM Doc. 4444 (14. utgave — 2001, herunder endring nr. 4).
-

*VEDLEGG II***Sikkerhetskrav nevnt i artikkel 6**

1. Kravene til samvirkningsevne og ytelse nevnt i artikkel 3 nr. 1 og 12 anses som sikkerhetskrav.
 2. Kravene i forbindelse med tilhørende framgangsmåter angitt i artikkel 4 nr. 1 og 2 anses som sikkerhetskrav.
 3. De krav til statlige luftfartøyer som er angitt i artikkel 5 nr. 1, 3, 5 og 7, anses som sikkerhetskrav.
 4. Samsvarskravene angitt i artikkel 9 nr. 1, 3, 5 og 6 anses som sikkerhetskrav.
 5. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at menneske/maskin-grensesnittet for visning av VHF-kanaler er i samsvar med framgangsmåtene for VHF-radiotelefoni.
 6. Ytere av flysikringstjenester skal vurdere virkningen ved nedstigning med luftfartøyer som ikke er utstyrt med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, under FL 195, idet det tas hensyn til faktorer som minste sikre overflygingshøyder, og fastslå om det kreves endringer i sektorkapasitet eller luftrommets utforming/strukturer.
 7. Medlemsstatene skal sikre at konvertering fra 25 til 8,33 kHz utføres i en prøveperiode på minst fire uker, samtidig som sikker drift verifiseres, før samordningen i COM2-tabellen i ICAO Doc 7754.
 8. Medlemsstatene skal sikre at det ved konvertering fra 25 til 8,33 kHz tas hensyn til ICAO-frekvensplanleggingskriteriene beskrevet i del II — «VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria» i EUR Frequency Management Manual — ICAO EUR Doc 011 (2005).
-

VEDLEGG III

DEL A

KRAV TIL VURDERING AV KOMPONENTERS SAMSVAR ELLER BRUKSEGNETHET SOM NEVNT I ARTIKKEL 7

1. Verifiseringen skal påvise at komponenter er i samsvar med ytelseskravene i denne forordning, eller at de er egnet til bruk i prøvingsmiljøet.
2. Produsentens anvendelse av modulen beskrevet i del B anses som en egnet framgangsmåte for samsvarsvurdering for å sikre og erklære komponenters samsvar. Tilsvarende eller strengere framgangsmåter tillates også.

DEL B

MODUL FOR INTERN PRODUKSJONSKONTROLL

1. Denne modul beskriver en framgangsmåte der produsenten eller dennes representant som er etablert i Fellesskapet og oppfyller forpliktelsene fastsatt i nr. 2, sikrer og erklærer at de aktuelle komponenter oppfyller kravene i denne forordning. Produsenten eller dennes representant som er etablert i Fellesskapet, skal utarbeide en skriftlig erklæring om samsvar eller bruksegnethet i samsvar med nr. 3 i vedlegg III til forordning (EF) nr. 552/2004.
2. Produsenten skal utarbeide den tekniske dokumentasjon beskrevet i nr. 4, og produsenten eller dennes representant som er etablert i Fellesskapet, skal oppbevare denne i minst ti år etter at de siste komponentene er produsert, til rådighet for relevante nasjonale tilsynsmyndigheter for inspeksjonsformål og til rådighet for ytere av flysikringsjenester som integrerer disse komponentene i sine systemer. Produsenten eller dennes representant som er etablert i Fellesskapet, skal underrette medlemsstatene om hvor og hvordan nevnte tekniske dokumentasjon kan stilles til rådighet.
3. Dersom produsenten ikke er etablert i Fellesskapet, skal vedkommende utpeke én eller flere personer som skal markedsføre komponentene i Fellesskapet. Denne eller disse personene skal underrette medlemsstatene om hvor og hvordan den tekniske dokumentasjonen kan stilles til rådighet.
4. Den tekniske dokumentasjonen skal være slik at det er mulig å vurdere om komponentene oppfyller kravene i dette direktiv. Dokumentasjonen skal, i den grad det er relevant for en slik vurdering, omfatte konstruksjon, produksjon og drift av komponentene.
5. Produsenten eller dennes representant skal oppbevare en kopi av erklæringen om samsvar eller bruksegnethet sammen med den tekniske dokumentasjonen.

DEL C

KRAV TIL VERIFISERING AV SYSTEMER SOM NEVNT I ARTIKKEL 8 NR. 1

1. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal påvise systemenes samsvar med kravene i denne forordning til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø. Særlig gjelder følgende:
 - verifiseringen av systemer for luft-til-bakke-kommunikasjon skal påvise at 8,33 kHz kanalavstand er i bruk for VHF-kommunikasjon mellom luft og bakke i samsvar med artikkel 3 nr. 3, og at ytelsen til talekommunikasjonssystemene med 8,33 kHz kanalavstand er i samsvar med artikkel 3 nr. 7,
 - verifiseringen av behandlingssystemer for flygedata skal påvise at funksjonaliteten beskrevet i artikkel 3 nr. 12 er korrekt gjennomført.
2. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent praksis.
3. Prøvningsverktøyene for verifisering av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal ha relevant funksjonalitet.

4. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal frambringe de opplysningene i de tekniske dataene som kreves i henhold til nr. 3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 552/2004, herunder følgende opplysninger:
 - beskrivelse av gjennomføringen,
 - rapport om de inspeksjoner og prøvinger som er gjennomført før systemet tas i bruk.
5. Ytere av flysikringstjenester skal administrere verifiseringen, og skal særlig
 - fastsette et egnet miljø for driftsmessig og teknisk vurdering som gjenspeiler driftsmiljøet,
 - verifisere at prøvingsplanen beskriver den integrasjon av systemer som er angitt i artikkel 1 nr. 2, i et driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø,
 - verifisere at prøvingsplanen fullt ut dekker relevante krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i denne forordning,
 - sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og prøvingsplanen,
 - planlegge prøvingens gjennomføring, personalressurser samt installering og konfigurering av prøvingsplattformen,
 - utføre inspeksjoner og prøvinger som angitt i prøvingsplanen,
 - skrive rapporten der resultatene av inspeksjonene og prøvingene framlegges.
6. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at systemene angitt i artikkel 1 nr. 2 som drives i et driftsvurderingsmiljø, oppfyller denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.
7. Når verifiseringen viser at kravene er oppfylt, skal yterne av flysikringstjenester utarbeide EF-verifiseringserklæringen for system og inngi den til den nasjonale tilsynsmyndighet sammen med de tekniske data som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

DEL D

KRAV TIL VERIFISERING AV SYSTEMER SOM NEVNT I ARTIKKEL 8 NR. 2

1. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal påvise systemenes samsvar med kravene i denne forordning til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø.

Særlig gjelder følgende:

 - verifiseringen av systemer for luft-til-bakke-kommunikasjon skal påvise at 8,33 kHz kanalavstand er i bruk for VHF-kommunikasjon mellom luft og bakke i samsvar med artikkel 3 nr. 3, og at ytelsen til talekommunikasjonssystemene med 8,33 kHz kanalavstand er i samsvar med artikkel 3 nr. 7,
 - verifiseringen av behandlingssystemer for flygedata skal påvise at funksjonaliteten beskrevet i artikkel 3 nr. 12 er korrekt gjennomført.
2. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent praksis.
3. Prøvingsverktøyene for verifisering av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal ha relevant funksjonalitet.

4. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal frambringe de opplysningene i de tekniske dataene som kreves i henhold til nr. 3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 552/2004, herunder følgende opplysninger:
 - beskrivelse av gjennomføringen,
 - rapport om de inspeksjoner og prøvinger som er gjennomført for systemet tas i bruk.
 5. Yteren av flysikringstjenester skal fastsette et egnet miljø for driftsmessig og teknisk vurdering som gjenspeiler driftsmiljøet, og skal få verifisering utført av et meldt organ.
 6. Det meldte organ skal administrere verifiseringen, og skal særlig
 - verifisere at prøvingsplanen beskriver den integrasjon av systemer som er angitt i artikkel 1 nr. 2, i et driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø,
 - verifisere at prøvingsplanen fullt ut dekker relevante krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i denne forordning,
 - sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og prøvingsplanen,
 - planlegge prøvingens gjennomføring, personalressurser samt installering og konfigurering av prøvingsplattformen,
 - utføre inspeksjoner og prøvinger som angitt i prøvingsplanen,
 - skrive rapporten som framlegger resultatene av inspeksjonene og prøvingene.
 7. Det meldte organ skal sikre at systemene angitt i artikkel 1 nr. 2 som drives i et driftsvurderingsmiljø, oppfyller denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.
 8. Når verifiseringen viser at kravene er oppfylt, skal det meldte organ utarbeide en EF-verifiseringserklæring for oppgavene det har utført.
 9. Deretter skal yteren av flysikringstjenester utarbeide EF-verifiseringserklæringen for system og inngi den til den nasjonale tilsynsmyndighet sammen med de tekniske data som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.
-

*VEDLEGG IV***Vilkår nevnt i artikkel 8**

1. Yteren av flysikringstjenester skal ha innført rapporteringsmetoder i organisasjonen som sikrer og påviser at verifiseringsarbeidet utføres upartisk og uavhengig.
 2. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som har ansvar for verifiseringen, utfører den med størst mulig faglig integritet, har best mulige tekniske kvalifikasjoner og er helt fri for press og påvirkning, særlig økonomisk, som kan påvirke deres vurdering eller kontrollresultatene, særlig fra personer eller grupper av personer som påvirkes av kontrollresultatene.
 3. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som har ansvar for verifiseringen, har tilgang til utstyr som gjør det mulig for dem å utføre de nødvendige kontrollene korrekt.
 4. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som har ansvar for verifiseringen, har solid teknisk og faglig utdanning, tilfredsstillende kjennskap til kravene i forbindelse med den verifiseringen de skal utføre, tilstrekkelig erfaring med denne slags arbeid og ferdigheter til å utarbeide de erklæringene, registreringene og rapportene som påviser at kontrollene er utført.
 5. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som har ansvar for verifiseringen, er i stand til å utføre sine kontroller upartisk. Deres godtgjøring skal ikke avhenge av antallet utførte kontroller eller resultatene av slike kontroller.
-