

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 1079/2012**2017/EØS/79/41****av 16. november 2012****om fastsettelse av kanalavstand ved talekommunikasjon i Det felles europeiske luftrom^(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

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. 5, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I samsvar med artikkel 8 nr. 1 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)⁽²⁾ har Kommisjonen gitt Eurocontrol i oppdrag å utarbeide krav til en samordnet innføring av luft-til-bakke-talekommunikasjon basert på 8,33 kHz kanalavstand. Denne forordning bygger på rapporten av 12. juli 2011, som er et resultat av oppdraget.
- 2) Første fase av oppdraget førte til vedtakelse av kommisjonsforordning (EF) nr. 1265/2007 av 26. oktober 2007 om fastsettelse av kanalavstand ved luft-til-bakke-talekommunikasjon i Det felles europeiske luftrom⁽³⁾, som tok sikte på en samordnet innføring av luft-til-bakke-talekommunikasjon basert på 8,33 kHz kanalavstand i luftrommet over flygenivå 195 («FL 195»).
- 3) Særlige bestemmelser i forordning (EF) nr. 1265/2007, i hovedsak om framgangsmåter, hadde allerede fått anvendelse i luftrommet under FL 195.
- 4) Tidligere konverteringer til 8,33 kHz kanalavstand over FL 195 har redusert kapasitetsproblemet på frekvensområdet, men ikke fjernet det. Flere medlemsstater opplever at det blir stadig vanskeligere å dekke etterspørselen etter nye frekvenstildelinger i frekvensbåndet 117,975-137 MHz («VHF-båndet») for mobile radiokommunikasjonstjenester for luftfarten langs sivile ruter (Aeronautical Mobile Route Service, AMRS).
- 5) Den eneste realistiske muligheten for å løse kapasitetsproblemet i VHF-båndet på mellomlang og lang sikt er å fortsette innføringen av luft-til-bakke-talekommunikasjon basert på 8,33 kHz kanalavstand.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 320 av 17.11.2012, s. 14, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 233/2013 av 13. desember 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 29 av 22.5.2014, s. 34.

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 283 av 27.10.2007, s. 25.

- 6) Dersom framtidig etterspørsel etter frekvenstildelinger ikke dekkes, vil det forsinke eller umuliggjøre forbedringer med sikte på å øke kapasiteten i luftrommet, noe som vil føre til ytterligere forsinkelser og gi betydelige kostnader.
- 7) Nettforvalteren som ble opprettet ved kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010⁽⁴⁾, samordner og harmoniserer prosessene og framgangsmåtene for å gjøre forvaltningen av luftfartsfrekvenser mer effektiv. Nettforvalteren skal også samordne arbeidet med tidlig påvisning av frekvensbehov og med å finne løsninger på frekvensproblemer.
- 8) En harmonisert frekvensutnyttelse i hele det europeiske luftrommet som hører inn under medlemsstatenes ansvar for særlige bruksformål, vil ytterligere optimalisere bruken av begrensede radiospektrumressurser. Ved en konvertering av frekvenser til 8,33 kHz kanalavstand bør det derfor tas hensyn til nettforvalterens mulige tiltak for å harmonisere frekvensbruken, i hovedsak for kommunikasjon mellom luftfartøyer innen allmennflyging og for særlige bruksformål knyttet til virksomhet innen allmennflyging.
- 9) Investeringer som er gjort som et resultat av forordning (EF) nr. 1265/2007, har redusert kostnadene betydelig for innføring av 8,33 kHz kanalavstand i luftrommet under FL 195 for ytere av flysikringstjenester og for operatører som flyr over FL 195.
- 10) Kravet om at luftfartøyer innen allmennflyging som er underlagt visuelflygereglene, skal ha radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, vil medføre betydelige kostnader og begrensede driftsfordeler for nevnte luftfartøyer.
- 11) Spesifikasjonen ED-23B fra Den europeiske organisasjon for utstyr til sivil luftfart (Eurocae) bør anses som tilstrekkelig dokumentasjon på overholdelse med hensyn til det flybårne utstyrets kapasitet.
- 12) Flybåret utstyr som oppfyller spesifikasjonen ED-23C fra Eurocae, gir forbedrede kommunikasjonsegenskaper. Dette bør derfor anses som det foretrukne alternativet framfor ED-23B, når det er mulig.
- 13) I ordningene for statlige luftfartøyer bør det tas hensyn til disse luftfartøyenes særlige begrensninger, med hensiktsmessige gjennomføringsdatoer.

⁽⁴⁾ EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1.

- 14) Denne forordning bør ikke omfatte militære operasjoner og militær trening, i samsvar med i artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004.
- 15) Medlemsstater der de kombinerte frekvenskravene til Den nordatlantiske traktats organisasjon («NATO») har anvendelse, bør beholde frekvensen 122,1 MHz med 25 kHz kanalavstand for statlige luftfartøyer som ikke har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, fram til et passende alternativ er funnet.
- 16) Med sikte på å opprettholde eller forbedre eksisterende sikkerhetsnivåer ved drift bør medlemsstatene påse at de berørte parter gjennomfører en sikkerhetsvurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon. En harmonisert gjennomføring av disse rutinene for systemer som omfattes av denne forordning, gjør det nødvendig å fastsette særlige sikkerhetskrav for alle kravene til samvirkingsevne og ytelse.
- 17) Gjennomføringsreglene for samvirkingsevne bør i samsvar med forordning (EF) nr. 552/2004 beskrive de særlige framgangsmåter for samsvarsvurdering som skal brukes for å vurdere komponentenes samsvar eller bruksegnethet og for å vurdere systemene.
- 18) Markedets modenhet for komponenter som omfattes av denne forordning, er slik at deres samsvar eller bruksegnethet kan vurderes gjennom intern produksjonskontroll etter framgangsmåter basert på modul A i vedlegg II til europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF av 9. juli 2008 om en felles ramme for markedsføring av produkter og om oppheving av rådsbeslutning 93/465/EØF⁽¹⁾.
- 19) Av klarhetshensyn bør forordning (EF) nr. 1265/2007 oppheves.
- 20) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom —
2. Denne forordning får anvendelse på behandlingssystemer for flygedata som yter tjenester til flygekontrollenheter som betjener den allmenne lufttrafikken, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter.
3. Denne forordning får anvendelse på alle flyginger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk i luftrommet i Den internasjonale organisasjon for sivil luftfarts (ICAO) EUR-område, der medlemsstatene har ansvar for å yte lufttrafikk-tjenester i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004⁽²⁾.
4. Konverteringskravene skal ikke gjelde for frekvenstildelinger
- a) som skal beholde 25 kHz kanalavstand for følgende frekvenser:
- i) nødfrekvensen (121,5 MHz),
- ii) ekstrafrekvensen for søke- og redningsaksjoner (123,1 MHz),
- iii) VDL-frekvensene (VHF digital link, VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz og 136,975 MHz),
- iv) ACARS-frekvensene (Aircraft Communications Addressing and Reporting System, ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz og 131,825 MHz),
- b) der det brukes forskjøvet bærebølge med 25 kHz kanalavstand.
5. Mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal ikke kreves for radioutstyr som bare skal brukes i en eller flere frekvenstildelinger som skal beholde 25 kHz kanalavstand.

Artikkel 3

Definisjoner

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

- 1) «kanal» en numerisk identifikasjon som brukes i forbindelse med innstilling av talekommunikasjonsutstyr, og som muliggjør entydig identifikasjon av gjeldende radiofrekvens og tilhørende kanalavstand,
- 2) «8,33 kHz kanalavstand» kanalavstand der kanalenes nominelle senterfrekvenser er atskilt i intervaller på 8,33 kHz,
- 3) «radioutstyr» alt installert, bærbart eller håndholdt utstyr som er beregnet for å sende og/eller motta signaler i VHF-båndet,
- 4) «sentralt register» et register der den nasjonale frekvensforvalteren registrerer de nødvendige driftsmessige, tekniske og administrative opplysninger for hver frekvenstildeling i samsvar med forordning (EU) nr. 677/2011,

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

I denne forordning fastsettes det krav til samordnet innføring av luft-til-bakke-talekommunikasjon basert på 8,33 kHz kanalavstand.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på alt radioutstyr som brukes i frekvensbåndet 117,975-137 MHz («VHF-båndet») for mobile radiokommunikasjonstjenester for luftfarten langs sivile ruter (Aeronautical Mobile Route Service, AMRS), herunder systemer, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter.

⁽¹⁾ EUT L 218 av 13.8.2008, s. 82.

⁽²⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

- 5) «konvertering til 8,33 kHz» å erstatte en frekvenstildeling som er registrert i det sentrale registeret og bruker 25 kHz kanalavstand, med en frekvenstildeling som bruker 8,33 kHz kanalavstand,
- 6) «frekvenstildeling» en tillatelse gitt av en medlemsstat til å bruke en radiofrekvens eller radiofrekvenskanal under angitte forhold med henblikk på bruk av radioutstyr,
- 7) «operatør» en person, en organisasjon eller et foretak som utfører eller tilbyr seg å utføre en luftfartsoperasjon,
- 8) «flyginger utført i samsvar med visuelflygereglene» alle flyginger utført i samsvar med visuelflygereglene som fastsatt i vedlegg 2 til Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart («Chicago-konvensjonen»),
- 9) «statlig luftfartøy» et luftfartøy som brukes av militæret, tollvesenet eller politiet,
- 10) «bruk av forskjøvet bærebølge» situasjon der tildelt driftsmessig dekningsområde ikke kan sikres med én enkelt bakkesender alene, og der signalene fra to eller flere bakkesendere er forskjøvet fra kanalenes nominelle senterfrekvens for å minimere interferensproblemene,
- 11) «luftfartøyets radioutstyr» en eller flere radioer som finnes om bord i luftfartøyet og brukes av et autorisert flygebesetningsmedlem under flyging,
- 12) «radiooppgradering» å bytte ut radioutstyr med radioutstyr av en annen modell eller med et annet delenummer,
- 13) «tildelt driftsmessig dekningsområde» det luftrom der en bestemt tjeneste ytes, og der tjenesten har frekvensvern,
- 14) «flygekontrollenhet» («ATC-enhet») kontrollsentral, innflygingskontrollenhet eller kontrolltårn på flyplassen,
- 15) «arbeidsstasjon» innredning med det tekniske utstyr der en ansatt i lufttrafikk-tjenesten («ATS») utfører oppgaver knyttet til vedkommendes driftsmessige ansvar,
- 16) «radiotelefon» en form for radiokommunikasjon som primært er beregnet på informasjonsutveksling i form av tale,
- 17) «avtalebrev» en avtale mellom to tilstøtende ATS-enheter som angir hvordan deres respektive ATS-ansvar skal samordnes,
- 18) «integrert system for innledende behandling av reiseplaner» («IFPS») et system innen Det europeiske nett for lufttrafikkstyring gjennom hvilket det ytes en sentralisert tjeneste for behandling og distribusjon av reiseplaner som håndterer mottak, validering og distribusjon av reiseplaner innenfor det luftrom som omfattes av denne forordning,
- 19) «statlig luftfartøy beregnet på transport» statlig luftfartøy med faste vinger som er beregnet på transport av personer og/eller last,
- 20) «lufthavnoperatør» lufthavnadministrasjon som definert i rådsforordning (EØF) nr. 95/93⁽¹⁾,
- 21) «operatørkontrollkommunikasjon» kommunikasjon gjennomført av luftfartøyoperatører, som også påvirker lufttransportsikkerheten og flygingenes regelmessighet og effektivitet.

Artikkel 4

Krav til samvirkingsevne og ytelse for radioutstyr

1. Produsenter av radioutstyr som er beregnet til bruk i VHF-båndet, eller deres godkjente representanter etablert i Unionen skal sikre at alt radioutstyr som markedsføres fra 17. november 2013, skal ha mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
2. Ytere av flysikringstjenester, operatører og andre brukere eller eiere av radioutstyr skal sikre at alt radioutstyr som tas i bruk fra 17. november 2013, har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
3. Medlemsstatene skal sikre at luftfartøyer med individuelle luftdyktighetsbevis eller individuelle flygetillatelser som er utstedt i Unionen for første gang fra 17. november 2013 og inneholder krav om radioutstyr, har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
4. Ytere av flysikringstjenester, operatører og andre brukere eller eiere av radioutstyr skal sikre at radioutstyret har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand når det gjennomføres radiooppgraderinger fra 17. november 2013.
5. Medlemsstatene skal sikre at alt radioutstyr har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand senest 31. desember 2017, unntatt radioutstyr på bakken som drives av ytere av flysikringstjenester.
6. I tillegg til mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal utstyret nevnt i nr. 1–5 kunne ta inn kanaler med 25 kHz kanalavstand.
7. Brukere eller eiere av radioutstyr på bakken med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal sikre at ytelsen til dette radioutstyret og sender-/mottakerkomponenten på bakken er i samsvar med ICAO-standardene angitt i vedlegg II nr. 1.

⁽¹⁾ EFT L 14 av 22.1.1993, s. 1.

8. Brukere eller eiere av radioutstyr i luftfartøyer med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal sikre at ytelsen til dette radioutstyret er i samsvar med ICAO-standardene angitt i vedlegg II nr. 2.

Artikkel 5

Operatørers plikter

1. En operatør skal ikke bruke et luftfartøy over FL 195 med mindre luftfartøyets radioutstyr har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

2. Fra 1. januar 2014 skal en operatør ikke bruke et luftfartøy som føres i henhold til instrumentflygereglene, i luftromklasse A, B eller C i medlemsstatene som er oppført i vedlegg I, med mindre radioutstyret i luftfartøyet har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

3. Med hensyn til kravet angitt i nr. 2 om radioutstyr om bord med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal en operatør ikke bruke et luftfartøy som føres i henhold til visuelflygereglene, i områder med 8,33 kHz kanalavstand med mindre radioutstyret i luftfartøyet har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

4. Uten at det berører artikkel 2 nr. 5 skal en operatør fra 1. januar 2018 ikke bruke et luftfartøy i luftrom hvor det er krav om at det må finnes radioutstyr om bord, med mindre luftfartøyets radioutstyr har mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

Artikkel 6

Krav ved konvertering til 8,33 kHz

1. For sektorer med en nedre grense på eller over FL 195 skal medlemsstatene sikre at alle frekvenstildelinger for talekommunikasjon konverteres til 8,33 kHz kanalavstand.

2. Dersom det under ekstraordinære omstendigheter ikke er mulig å overholde nr. 1, skal medlemsstatene underrette Kommissjonen om årsakene til dette.

3. Medlemsstater som er oppført i vedlegg I, skal senest 31. desember 2014 gjennomføre et antall nye konverteringer til 8,33 kHz kanalavstand som tilsvarer minst 25 % av det samlede antallet frekvenstildelinger med 25 kHz kanalavstand som er registrert i det sentrale registeret og tildelt en bestemt kontrollsentral («ACC») i en medlemsstat. Disse konverteringene skal ikke være begrenset til ACC-frekvenstildelinger og skal ikke omfatte frekvenstildelinger for operatørkontrollkommunikasjon.

4. Det samlede antallet statlige ACC-frekvenstildelinger med 25 kHz kanalavstand som er angitt i nr. 3, skal ikke ta hensyn til

a) frekvenstildelinger der det brukes forskjøvet bærebølge med 25 kHz kanalavstand,

b) frekvenstildelinger som beholder 25 kHz kanalavstand som følge av et sikkerhetskrav,

c) frekvenstildelinger med 25 kHz kanalavstand som brukes av statlige luftfartøyer.

5. Medlemsstater som er oppført i vedlegg I, skal senest 31. desember 2013 meddele Kommissjonen antallet konverteringer som kan gjennomføres i henhold til nr. 3.

6. Dersom målet på 25 % som er angitt i nr. 3 og 4, ikke kan oppnås, skal medlemsstaten i sin meddelelse til Kommissjonen legge fram en begrunnelse for at målet på 25 % ikke er nådd, og foreslå en alternativ dato for når disse konverteringene skal være gjennomført.

7. Meddelelsen til Kommissjonen skal også angi de frekvenstildelinger der konvertering ikke er mulig, og begrunne hvorfor konvertering ikke er mulig.

8. Medlemsstater som er oppført i vedlegg I, skal sikre at alle frekvenstildelinger for operatørkontrollkommunikasjon i det sentrale registeret fra 1. januar 2015 er frekvenstildelinger med 8,33 kHz kanalavstand.

9. Dersom det av tekniske årsaker ikke er mulig å overholde nr. 8, skal medlemsstatene senest 31. desember 2014 meddele Kommissjonen hvilke frekvenstildelinger for operatørkontrollkommunikasjon som ikke vil bli konvertert, og begrunne hvorfor konverteringene ikke vil gjennomføres.

10. Medlemsstatene skal sikre at alle frekvenstildelinger er konvertert til 8,33 kHz kanalavstand senest 31. desember 2018 med unntak av

a) frekvenstildelinger som beholder 25 kHz kanalavstand som følge av et sikkerhetskrav,

b) frekvenstildelinger med 25 kHz kanalavstand som brukes av statlige luftfartøyer.

Artikkel 7

Ytere av fysikringstjenesters plikter

1. Ytere av fysikringstjenester 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.

2. I samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1032/2006⁽¹⁾ skal ytere av fysikringstjenester gjennomføre prosessene for underretning og innledende koordinering i sine behandlingssystemer for flygedata på følgende måte:

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

⁽¹⁾ EUT L 186 av 7.7.2006, s. 27.

- b) opplysninger om en flygings mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal gjøres tilgjengelige på den relevante arbeidsstasjonen,
- c) flygelederen skal kunne endre opplysningene om en flygings mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

Artikkel 8

Tilhørende framgangsmåter

1. Ytere av flysikringstjenester, operatører og andre brukere av radioutstyr skal sikre at alle seks sifre i den numeriske identifikasjonen brukes til å identifisere sendekanalene ved radiotelefonkommunikasjon, unntatt når både femte og sjette siffer er null, da bare de fire første sifrene skal brukes.
2. Ytere av flysikringstjenester, operatører og andre brukere av radioutstyr skal sikre at deres framgangsmåter for luft-til-bakke-talekommunikasjon er i samsvar med ICAO-bestemmelsene angitt i vedlegg II nr. 3.
3. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at gjeldende framgangsmåter for luftfartøyer som har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, og for luftfartøyer som ikke har slikt utstyr, er spesifisert i avtalebrevene mellom ATS-enhetene.
4. Alle operatører, og agenter som opptre på deres vegne, skal sikre at bokstaven Y er registrert i rubrikk 10 i reiseplanen for luftfartøyer som har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
5. Når det planlegges flyging i luftrom der det kreves at luftfartøyet har radioutstyr om bord med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, skal operatører, og agenter som opptre på deres vegne, sikre at rett betegnelse føres inn i reiseplanen for luftfartøyer som ikke har det obligatoriske utstyret om bord, men som er gitt unntak fra dette kravet.
6. Ved endring av status for en flygings mulighet for 8,33 kHz kanalavstand skal operatører, eller agenter som opptre på deres vegne, sende en endringsmelding til IFPS med rett betegnelse i relevant rubrikk.
7. Nettforvalteren skal sikre at IFPS behandler og distribuerer opplysninger om mulighet for 8,33 kHz kanalavstand som de har mottatt i reiseplanene.

Artikkel 9

Ordninger for statlige luftfartøyer

1. Medlemsstatene skal sikre at statlige luftfartøyer beregnet på transport som brukes i flyginger over FL 195, har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.

2. Dersom anskaffelsesproblemer forhindrer overholdelse av nr. 1, skal medlemsstatene sikre at statlige luftfartøyer beregnet på transport som brukes i flyginger over FL 195, har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand senest 31. desember 2012.
3. Medlemsstatene skal sikre at statlige luftfartøyer som ikke er beregnet på transport og brukes i flyginger over FL 195, har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
4. Medlemsstater kan innvilge unntak fra nr. 3 på grunn av
 - a) tvingende begrensninger av teknisk eller budsjettmessig art,
 - b) anskaffelsesproblemer.
5. Dersom anskaffelsesproblemer forhindrer overholdelse av nr. 3, skal medlemsstatene innen 31. desember 2015 sikre at statlige luftfartøyer som ikke er beregnet på transport og brukes i flyginger over FL 195, har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
6. Medlemsstatene skal sikre at nye statlige luftfartøyer som tas i bruk fra 1. januar 2014, har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
7. Medlemsstatene skal sikre at når radioutstyr om bord i statlige luftfartøyer skal oppgraderes fra og med 1. januar 2014, skal det nye radioutstyret ha mulighet for 8,33 kHz kanalavstand.
8. Medlemsstatene skal sikre at alle statlige luftfartøyer har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand senest 31. desember 2018.
9. Uten at det berører nasjonale framgangsmåter for meddelelse av opplysninger om statlige luftfartøyer skal medlemsstatene senest 30. juni 2018 oversende Kommissjonen listen over statlige luftfartøyer som ikke kan utstyres med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand i samsvar med nr. 8, som følge av
 - a) tvingende begrensninger av teknisk eller budsjettmessig art,
 - b) anskaffelsesproblemer.
10. Dersom anskaffelsesproblemer forhindrer overholdelse av nr. 8, skal medlemsstatene innen 30. juni 2018 også underrette Kommissjonen om hvilken dato det berørte luftfartøy vil ha radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand. Datoen skal ikke være senere enn 31. desember 2020.
11. Nr. 8 får ikke anvendelse på statlige luftfartøyer som tas ut av drift innen 31. desember 2025.

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

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

14. Ytere av lufttrafikkjenester skal årlig underrette medlemsstaten som har utpekt dem, om sine planer for håndtering av statlige luftfartøyer som ikke har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, idet det tas hensyn til kapasitetsbegrensninger knyttet til framgangsmåtene nevnt i nr. 13.

Artikkel 10

Sikkerhetskrav

Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at de berørte parter før enhver endring i eksisterende systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 eller før innføring av nye systemer gjennomfører en sikkerhetsvurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon. Ved sikkerhetsvurderingen skal det minst tas hensyn til kravene angitt i vedlegg III.

Artikkel 11

Komponenters samsvar eller bruksegnethet

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

2. Når et sertifikat utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008⁽¹⁾ gjelder komponenter, skal det anses som en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet dersom det omfatter påvisning av overholdelse av denne forordnings gjeldende krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.

Artikkel 12

Verifisering av systemer

1. Ytere av flysikringstjenester som kan påvise eller har påvist for den nasjonale tilsynsmyndigheten at de oppfyller vilkårene i vedlegg V, skal verifisere systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 i samsvar med kravene fastsatt i vedlegg IV del C.

2. Ytere av flysikringstjenester som ikke kan påvise at de oppfyller vilkårene fastsatt i vedlegg V, skal sette bort til et meldt organ den verifisering av systemer som er nevnt i

artikkel 2 nr. 1. Verifiseringen skal foretas i samsvar med kravene fastsatt i vedlegg IV del D.

3. Når et sertifikat utstedt i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 gjelder systemer, skal det anses som en EF-verifiseringserklæring dersom det omfatter påvisning av overholdelse av denne forordnings gjeldende krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.

Artikkel 13

Tilleggskrav

1. Medlemsstatene skal sikre at alle relevante berørte parter gjøres behørig oppmerksom på de krav som er fastsatt i denne forordning, og at de får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver.

2. Nettforvalteren skal sikre at personalet 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. Yterne 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. Nettforvalteren skal sørge for 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 skal sikre at personalet som anvender radioutstyr, gjøres behørig oppmerksom på 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.

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

*Artikkel 14***Unntak**

1. Medlemsstatene kan innenfor rammen av artikkel 4 første ledd i kommisjonsforordning (EF) nr. 730/2006⁽¹⁾ gi midlertidige unntak fra forpliktelser om utstyr om bord som fastsatt i artikkel 5 nr. 1 i denne forordning for flyginger utført i samsvar med visuelflygereglene.

2. Medlemsstater kan treffe lokale tiltak og gi unntak fra overholdelse av artikkel 4 nr. 5, artikkel 5 nr. 4 og artikkel 6 nr. 10 i tilfeller med begrenset virkning på nettet.

3. Medlemsstater som treffer lokale tiltak nevnt i nr. 2, skal gi Kommisjonen nærmere opplysninger som begrunner behovet for unntak, senest ett år før datoene angitt i artikkel 4 nr. 5, artikkel 5 nr. 4 og artikkel 6 nr. 10.

4. Innen seks måneder etter mottak av slike nærmere opplysninger fra medlemsstatene i henhold til nr. 3 og etter samråd med nettforvalteren kan Kommisjonen vurdere på nytt ethvert unntak som er gitt i henhold til nr. 2, dersom virkningen på nettet ikke er begrenset.

*Artikkel 15***Oppheving**

Forordning (EF) nr. 1265/2007 oppheves.

*Artikkel 16***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, 16. november 2012.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

⁽¹⁾ EUT L 128 av 16.5.2006, s. 3.

VEDLEGG I

Medlemsstater nevnt i artikkel 5 og 6

Medlemsstatene nevnt i artikkel 5 nr. 2 og artikkel 6 nr. 3, 5 og 8 er følgende:

- Tyskland,
- Irland,
- Frankrike,
- Italia,
- Luxembourg,
- Ungarn,
- Nederland,
- Østerrike,
- Det forente kongerike.

*VEDLEGG II***ICAO-bestemmelser nevnt i artikkel 4 og 8**

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 vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind III del 2 (2. utgave — juli 2007, med endring nr. 85).
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 vedlegg 10 i Chicago-konvensjonen, bind III del 2 (2. utgave — juli 2007, med endring nr. 85).
3. Avsnitt 12.3.1.4 «8,33 kHz channel spacing» i ICAO PANS-ATM Doc. 4444 (15. utgave – 2007, med endring nr. 2).

*VEDLEGG III***Krav som er angitt i artikkel 10, og som det skal tas hensyn til ved sikkerhetsvurderingen**

1. Ved sikkerhetsvurderingen skal det tas hensyn til kravene til samvirkingsevne og ytelse fastsatt i artikkel 4 nr. 6, 7 og 8 og artikkel 7 nr. 1 og 2.
2. Ved sikkerhetsvurderingen skal det tas hensyn til kravene til tilhørende framgangsmåter fastsatt i artikkel 8.
3. Ved sikkerhetsvurderingen skal det tas hensyn til ordningene for statlige luftfartøyer fastsatt i artikkel 9 nr. 13 og 14.
4. Ved sikkerhetsvurderingen skal det tas hensyn samsvarskravene fastsatt i artikkel 13 nr. 1, 2, 5 og 6.
5. Når en frekvenstildeling skal konverteres til 8,33 kHz kanalavstand, skal medlemsstatene sikre at den nye frekvenstildelingen testes i en prøveperiode av passende varighet samtidig som sikker drift verifiseres, før registrering i det sentrale registeret.
6. Medlemsstatene skal sikre at det ved konvertering til 8,33 kHz kanalavstand tas hensyn til ICAOs veiledning om frekvensplanleggingskriterier som beskrevet i del II — «VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria» i EUR Frequency Management Manual — ICAO EUR Doc. 011.
7. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at framgangsmåter for håndtering av luftfartøyer som ikke har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, og som brukes i luftrom der det kreves radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand om bord, offentliggjøres og anvendes når det er nødvendig.
8. Ytere av flysikringstjenester og/eller lufthavnoperatører skal sikre at framgangsmåter for håndtering av kjøretøyer som ikke har radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand, i lufthavnrområder der det brukes 8,33 kHz kanalavstand, offentliggjøres og anvendes når det er nødvendig.
9. Medlemsstater som konverterer frekvenstildelinger til 8,33 kHz kanalavstand i en del av sitt luftrom, skal
 - a) sikre at operatører av luftfartøyer som opererer i nevnte luftrom, er underrettet om at nevnte luftfartøyer må ha radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand,
 - b) sikre at nødvendig opplæring gis til flygebesetningsmedlemmene som bruker radioer med 25 kHz kanalavstand i luftrom der det er påkrevd med radioutstyr med mulighet for 8,33 kHz kanalavstand om bord, som angitt i artikkel 2 nr. 5,
 - c) før konverteringen gjennomføre en lokal sikkerhetsvurdering som tar hensyn til all trafikk som forventes å passere i nevnte luftrom, og til de mulige problemene som kan oppstå som følge av de talekommunikasjonssystemer som er i bruk i alt omgivende luftrom.

VEDLEGG IV

DEL A

Krav til vurderingen av komponenters samsvar eller bruksegnethet som nevnt i artikkel 11

1. Verifisering skal påvise komponenters samsvar eller bruksegnethet med hensyn til ytelseskravene i denne forordning når de brukes 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 framgangsmåten der produsenten eller dennes godkjente representant som er etablert i Unionen og oppfyller forpliktelsene fastsatt i nr. 2, sikrer og erklærer at de aktuelle komponenter oppfyller kravene i denne forordning. Produsenten eller dennes godkjente representant som er etablert i Unionen, 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 dokumentasjonen beskrevet i nr. 4. Produsenten eller dennes godkjente representant som er etablert i Unionen, skal oppbevare dokumentasjonen og stille den til rådighet for relevante nasjonale tilsynsmyndigheter for inspeksjonsformål og for ytere av flysikringstjenester som integrerer disse komponentene i sine systemer, i minst ti år etter at de siste komponentene er produsert. Produsenten eller dennes godkjente representant som er etablert i Unionen, skal underrette medlemsstatene om hvor og hvordan ovennevnte tekniske dokumentasjon er tilgjengelig.
3. Dersom produsenten ikke er etablert i Unionen, skal vedkommende utpeke én eller flere personer som skal markedsføre komponentene i Unionen. Denne personen eller disse personene skal underrette medlemsstatene om hvor og hvordan den tekniske dokumentasjonen kan stilles til rådighet.
4. Den tekniske dokumentasjonen skal påvise at komponentene oppfyller kravene i denne forordning. Dokumentasjonen skal, i den grad det er relevant for vurderingen, omfatte konstruksjon, produksjon og drift av komponentene.
5. Produsenten eller dennes godkjente representant skal oppbevare en kopi av erklæringen om samsvar eller bruksegnethet sammen med den tekniske dokumentasjonen.

DEL C

Krav til verifisering av systemer nevnt i artikkel 12 nr. 1

1. Verifisering av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 skal påvise disse systemenes samsvar med kravene i denne forordning til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø. Særlig gjelder følgende:
 - verifisering av kommunikasjonssystemer skal påvise at 8,33 kHz kanalavstand er i bruk for talekommunikasjon i samsvar med artikkel 4, og at ytelsen til talekommunikasjonssystemene med 8,33 kHz kanalavstand er i samsvar med artikkel 4 nr. 7,
 - verifisering av behandlingssystemer for flygedata skal påvise at funksjonaliteten beskrevet i artikkel 7 nr. 2 er korrekt gjennomført.
2. Verifisering av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent praksis for prøving.
3. Prøvingsverktøyene for verifisering av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 skal ha relevant funksjonalitet.
4. Verifisering av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 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. Yteren av flysikringstjenester skal ha ansvar for verifiseringsarbeidet og skal særlig
 - fastsette et egnet driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø som gjenspeiler driftsmiljøet,
 - verifisere at prøvingsplanen beskriver den integrasjon av systemer som er angitt i artikkel 2 nr. 1, 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 og 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 2 nr. 1 som drives i et driftsmessig vurderingsmiljø, oppfyller denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.
7. Når verifiseringen viser at kravene er oppfylt, skal yterne av flysikringstjenester utarbeide en EF-verifiseringserklæring for systemet og framlegge den for den nasjonale tilsynsmyndighet sammen med tekniske data, slik det kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

DEL D

Krav til verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 12 nr. 2

1. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 skal påvise disse systemenes samsvar med kravene i denne forordning til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø. Særlig gjelder følgende:
- verifiseringen av kommunikasjonssystemer skal påvise at 8,33 kHz kanalavstand er i bruk for talekommunikasjon i samsvar med artikkel 4, og at ytelsen til talekommunikasjonssystemene med 8,33 kHz kanalavstand er i samsvar med artikkel 4 nr. 7,
 - verifiseringen av behandlingssystemer for flygedata skal påvise at funksjonaliteten beskrevet i artikkel 7 nr. 2 er korrekt gjennomført.
2. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent praksis for prøving.
3. Prøvingsverktøyene for verifisering av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 skal ha relevant funksjonalitet.
4. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 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. Yteren av flysikringstjenester skal fastsette et egnet driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø som gjenspeiler driftsmiljøet, og skal få verifisering utført av et meldt organ.
6. Det meldte organ skal ha ansvar for verifiseringsarbeidet og skal særlig
- verifisere at prøvingsplanen beskriver den integrasjon av systemer som er angitt i artikkel 2 nr. 1, 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 og installering og konfigurering av prøvingsplattformen,
 - utføre inspeksjoner og prøvinger som angitt i prøvingsplanen,
 - skrive rapporten der resultatene av inspeksjonene og prøvingene framlegges.
7. Det meldte organ skal sikre at systemene angitt i artikkel 2 nr. 1 som drives i et driftsmessig vurderingsmiljø, oppfyller denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.
8. Når verifiseringen viser at kravene er oppfylt, skal det meldte organ utarbeide et samsvarssertifikat for oppgavene det har utført.
9. Deretter skal yteren av flysikringstjenester utarbeide en EF-verifiseringserklæring for systemet og framlegge den for den nasjonale tilsynsmyndighet sammen med tekniske data, slik det kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

*VEDLEGG V***Vilkår nevnt i artikkel 12**

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 deltar i verifiseringen, utfører kontrollene med størst mulig faglig integritet, har best mulige tekniske kvalifikasjoner og er helt fri for press og påvirkning, særlig økonomisk, som kan få innvirkning på deres vurdering eller på kontrollresultatene, særlig fra personer eller grupper av personer som påvirkes av kontrollresultatene.
 3. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som deltar i 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 deltar i verifiseringen, har solid teknisk og faglig utdanning, tilfredsstillende kjennskap til kravene i forbindelse med den verifisering de skal utføre, tilstrekkelig erfaring med slikt arbeid og ferdigheter til å utarbeide de erklæringer, registreringer og rapporter som påviser at verifiseringen er utført.
 5. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som deltar i verifiseringen, er i stand til å utføre sine kontroller på en upartisk måte. Deres godtgjøring skal ikke avhenge av antallet utførte kontroller eller av resultatene av slike kontroller.
-