Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **REGLAMENTO (CE) Nº 1265/2007 DE LA COMISIÓN**

de 26 de octubre de 2007

por el que se establecen prescripciones sobre la separación entre los canales utilizados en la comunicación oral aeroterrestre en el cielo único europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 283 de 27.10.2007, p. 25)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre de 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

REGLAMENTO (CE) Nº 1265/2007 DE LA COMISIÓN

de 26 de octubre de 2007

por el que se establecen prescripciones sobre la separación entre los canales utilizados en la comunicación oral aeroterrestre en el cielo único europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) ([1]), y, en particular, su artículo 3, apartado 1,

Visto el Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ([2]), y, en particular, su artículo 8, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) Los incrementos de los niveles de tránsito aéreo dentro de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo (en lo sucesivo, «la EATMN») han hecho necesario aumentar la capacidad de gestión de dicho tránsito. Ello ha creado una demanda de mejoras operacionales —como la resectorización del espacio aéreo— que, a su vez, ha impulsado la demanda de asignaciones VHF adicionales.

(2) Debido a las dificultades experimentadas para satisfacer la demanda de asignaciones VHF en la banda 117,975 a 137 MHz del servicio de radiocomunicaciones móviles aeronáuticas —y teniendo en cuenta las limitaciones para incrementar el espectro adjudicado y/o la reutilización de frecuencias— la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «la OACI») decidió reducir la separación entre canales de 25 kHz a 8,33 kHz.

(3) De conformidad con las decisiones adoptadas por la OACI en 1994 y 1995, en octubre de 1999 se introdujo en la región EUR de la citada organización la separación entre canales de 8,33 kHz por encima del nivel de vuelo 245 (en lo sucesivo, «FL»). En un primer momento, siete Estados declararon obligatorio el equipamiento de las aeronaves con equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz; en otros 23 Estados, dicha obligación está vigente desde octubre de 2002.

(4) En función de los incrementos previstos en la demanda de asignaciones VHF, la OACI decidió en 2002 seguir adelante con la implantación de la separación entre canales de 8,33 kHz por debajo de FL 245, y solicitó a la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) que gestionara el proceso. Posteriormente, la Comisión permanente de Eurocontrol recomendó aplicar la separación entre canales de 8,33 kHz por encima de FL 195 en la región EUR de la OACI a partir del 15 de marzo de 2007.

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 26.
([2]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

▼B

(5) Se prevé que el crecimiento del tránsito prosiga en los próximos años, con la consiguiente demanda en materia de VHF. Así pues, la aplicación de la separación de 8,33 kHz por encima de FL 195 debe considerarse solo un primer paso que habrá que valorar con vistas a una posible ampliación en el futuro, sobre la base de una adecuada evaluación de impacto que abarque los ámbitos operacional, de seguridad y económico.

(6) De conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 549/2004, se ha encomendado a Eurocontrol la elaboración de los requisitos necesarios para una introducción coordinada de la separación entre canales de 8,33 kHz en la comunicación oral aeroterrestre. El presente Reglamento se basa en el informe resultante de dicho mandato, de 12 de octubre de 2006.

(7) Para garantizar la interoperabilidad, los sistemas de comunicaciones de 8,33 kHz basados en tierra y transportados a bordo han de acreditar unas prestaciones mínimas comunes.

(8) La aplicación uniforme de procedimientos específicos en el espacio aéreo del cielo único europeo es esencial para el logro de la interoperabilidad y el funcionamiento continuo.

(9) La información sobre la capacidad de separación de 8,33 kHz de las aeronaves debe incluirse en el plan de vuelo, procesarse y transmitirse entre las dependencias de control del tránsito aéreo.

(10) El presente Reglamento no debe abarcar las operaciones y entrenamiento militares contemplados en el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 549/2004.

(11) Los Estados miembros han manifestado, en una Declaración sobre los aspectos militares relacionados con el cielo único europeo ([1]), que cooperarán entre sí, teniendo en cuenta las necesidades militares nacionales, a fin de que el concepto de utilización flexible del espacio aéreo se aplique plenamente y de manera uniforme en todos los Estados miembros por parte de todos los usuarios del espacio aéreo. A tal efecto, todos los usuarios del espacio aéreo deben implementar las comunicaciones orales aeroterrestres basadas en una separación entre canales de 8,33 kHz.

(12) El tratamiento de las aeronaves de Estado no equipadas con sistemas de 8,33 kHz que vuelen como tránsito aéreo general puede llevar a un incremento en la carga de trabajo en el control del tránsito aéreo y repercutir negativamente en los niveles de capacidad y de seguridad de la EATMN. A fin de minimizar dicha repercusión, se debe incrementar al máximo la proporción de aeronaves de Estado dotadas de equipos de 8,33 kHz.

(13) Las aeronaves de Estado de transporte representan la categoría más numerosa de aeronaves de Estado que se desplazan como tránsito aéreo general en el espacio aéreo al que se aplica el presente Reglamento. En consecuencia, se debe otorgar la debida prioridad a la instalación en dichas aeronaves de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 9.

▼B

(14) La presencia de ciertas limitaciones técnicas o económicas puede impedir a los Estados miembros equipar a determinadas categorías de aeronaves de Estado de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. La Comisión ha de ser informada en tales casos.

(15) Los proveedores de servicios de navegación aérea deben elaborar planes que aborden la gestión de las aeronaves de Estado que no puedan ser equipadas con equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, a fin de mantener los niveles de seguridad.

(16) Con objeto de mantener o incrementar los actuales niveles de seguridad de las operaciones, procede exigir a los Estados miembros que se aseguren de que las partes interesadas llevan a cabo una evaluación de la seguridad que incluya la determinación de la situación peligrosa y el análisis y mitigación de riesgos. La aplicación armonizada de estos procesos a los sistemas amparados por el presente Reglamento requiere que se determinen los requisitos de seguridad específicos para todos los requisitos en materia de interoperabilidad y prestaciones.

(17) De conformidad con el artículo 3, apartado 3, letra d), del Reglamento (CE) nº 552/2004, las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad deben describir los procedimientos de evaluación de la conformidad que habrán de utilizarse para evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes, así como la verificación de los sistemas.

(18) El nivel de madurez del mercado de componentes al que se aplica el presente Reglamento es tal que la conformidad o idoneidad para el uso de aquellos pueden evaluarse satisfactoriamente mediante un control de fabricación interno en el que se apliquen los procedimientos basados en el Módulo A del anexo de la Decisión 93/465/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1993, relativa a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y a las disposiciones referentes al sistema de colocación y utilización del marcado «CE» de conformidad, que van a utilizarse en las directivas de armonización técnica ([1]).

(19) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del cielo único establecido por el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 549/2004.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece los requisitos para la introducción coordinada de las comunicaciones orales aeroterrestres basadas en una separación entre canales de 8,33 kHz.

([1]) DO L 220 de 30.8.1993, p. 23.

▼B

2. El presente Reglamento se aplicará a los sistemas de comunicación oral aeroterrestre basada en una separación entre canales de 8,33 kHz dentro de la banda del servicio de radiocomunicaciones aeronáuticas móviles de 117,975-137 MHz, junto con sus componentes y procedimientos asociados, y a los sistemas de tratamiento de datos de vuelo utilizados por las dependencias de control del tránsito aéreo que prestan servicio al tránsito aéreo general, junto con sus componentes y procedimientos asociados.

3. El presente Reglamento se aplicará a todos los vuelos que operen en tránsito aéreo general por encima de FL 195 dentro del espacio aéreo de la región EUR de la OACI donde los Estados miembros son competentes para la prestación de servicios de tránsito aéreo de conformidad con el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), a excepción del artículo 4, que se aplicará también por debajo de FL 195.

4. En el marco del artículo 4, párrafo primero, del Reglamento (CE) nº 730/2006 de la Comisión ([2]), los Estados miembros podrán conceder excepciones en relación con la obligación de llevar a bordo equipos conformes al presente Reglamento en el caso de vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 549/2004.

Además se aplicarán las definiciones siguientes:

1) «separación entre canales de 8,33 kHz»: una separación de 8,33 kHz entre canales adyacentes;

2) «canal»: un designador numérico, utilizado en conjunción con la sintonización de equipos de comunicación oral, que permite la identificación única de la frecuencia de radiocomunicación aplicable y la separación entre canales;

3) «dependencia de control de tránsito aéreo» (denominada en lo sucesivo «dependencia ATC»): según las circunstancias, centro de control de área, dependencia de control de aproximación o torre de control de un aeródromo;

4) «centro de control de área» (denominado en lo sucesivo «ACC»): una dependencia creada para prestar un servicio de control del tránsito aéreo a vuelos controlados en las áreas de control bajo su responsabilidad;

▼M1

5) «vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual de» (vuelos VFR): todo vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual;

▼B

6) «asignaciones VHF»: la asignación de una frecuencia VHF a un servicio aeronáutico con el fin de operar un equipo de radiocomunicación oral;

7) «sistema de portadora desplazada»: un sistema utilizado en situaciones en las que la cobertura radioeléctrica no puede ser garantizada por una única combinación de transmisor y receptor y en las que, para minimizar los problemas de interferencia, las señales son desplazadas de la frecuencia portadora principal;

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.
([2]) DO L 128 de 16.5.2006, p. 3.

▼B

8) «cobertura operacional designada»: el volumen de espacio aéreo en el cual se presta un servicio particular y en la que se protegen las frecuencias asignadas al servicio;

9) «operador»: una persona, entidad o empresa que se dedica o se ofrece a operar aeronaves;

10) «puesto de trabajo»: el material y equipo técnico con que un miembro del personal de los servicios de tránsito aéreo realiza las tareas correspondientes a su trabajo;

11) «radiotelefonía»: una forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio de información hablada;

12) «carta de acuerdo»: un acuerdo entre dos dependencias ATC adyacentes en el que se especifica cómo deberán estas coordinar sus responsabilidades ATC respectivas;

13) «Sistema Integrado para el Tratamiento Inicial de Planes de Vuelo» (en lo sucesivo, «IFPS»): el sistema de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo a través del cual se proporciona, dentro del espacio aéreo al que se aplica el presente Reglamento, un servicio centralizado de tratamiento y distribución de planes de vuelo, consistente en la recepción, validación y distribución de planes de vuelo;

14) «aeronave de Estado»: toda aeronave utilizada en servicios militares, de aduanas o de policía;

15) «aeronave de Estado de transporte»: una aeronave de Estado de ala fija proyectada para el transporte de personas y/o carga.

Artículo 3

Requisitos de interoperabilidad y prestaciones

1. Sin perjuicio del artículo 5, los operadores garantizarán que, a más tardar el 15 de marzo de 2008, sus aeronaves estén provistas de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

2. Además de la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, los equipos mencionados en el apartado 1 deberán poder sintonizar canales con separación de 25 kHz y operar en un entorno en el que se utilicen frecuencias de portadora desplazada.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que, a más tardar el 3 de julio de 2008, todas las asignaciones de comunicación oral en VHF se conviertan a la separación entre canales de 8,33 kHz en los sectores cuyo nivel inferior esté situado a FL 195 o por encima de este último valor.

4. El apartado 3 no se aplicará a los sectores en que se utilice un sistema de portadora desplazada de 25 kHz.

5. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que las asignaciones VHF oportunas se notifiquen a los proveedores de servicios de navegación aérea.

▼B

6. Los proveedores de servicios de navegación aérea implantarán las asignaciones VHF mencionadas en el apartado 5. Si, en circunstancias excepcionales no se pueden alcanzar los objetivos del apartado 3, los Estados miembros comunicarán las razones a la Comisión.

7. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que las prestaciones de sus sistemas de comunicación oral de 8,33 kHz cumplen las normas de la OACI especificadas en el punto 1 del anexo I.

8. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que sus sistemas de comunicación oral de 8,33 kHz permitan una comunicación oral operacionalmente aceptable entre los controladores y los pilotos dentro de la cobertura operacional designada.

9. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que las prestaciones del componente de tierra transmisor/receptor instalado dentro de los sistemas de comunicación oral de 8,33 kHz se ajuste a las normas de la OACI especificadas en el punto 1 del anexo I en relación con la estabilidad de frecuencia, modulación, sensibilidad, anchura de banda de aceptación efectiva y rechazo del canal adyacente.

10. Los operadores garantizarán que las prestaciones de los sistemas de comunicación oral de 8,33 kHz instalados a bordo de sus aeronaves en aplicación del apartado 1 cumplan con las normas de la OACI especificadas en el punto 2 del anexo I.

11. El documento de la Organización Europea de Equipos de Aviación Civil (Eurocae) mencionado en el punto 3 del anexo I se considerará un medio de cumplimiento suficiente en relación con los requisitos de estabilidad de frecuencia, modulación, sensibilidad, anchura de banda de aceptación efectiva y rechazo del canal adyacente establecidos en las normas de la OACI especificadas en el punto 2 del anexo I.

12. Los proveedores de servicios de navegación aérea implantarán en sus sistemas de tratamiento de datos de vuelo los procedimientos de notificación y coordinación inicial de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1032/2006 de la Comisión ([1]), de la manera siguiente:

a) las dependencias ATC transmitirán la información sobre la capacidad de 8,33 kHz de un vuelo;

b) la información sobre la capacidad de 8,33 kHz de un vuelo se mostrará en el puesto de trabajo pertinente;

c) el controlador dispondrá de medios para modificar la información sobre la capacidad de 8,33 kHz de un vuelo.

Artículo 4

Procedimientos asociados

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea y los operadores garantizarán que se utilicen en su totalidad las seis cifras del designador numérico para identificar el canal de transmisión en las comunicaciones radiotelefónicas en VHF, excepto si la quinta y sexta cifras resultan ser ceros, en cuyo caso se utilizarán únicamente las cuatro primeras.

([1]) DO L 186 de 7.7.2006, p. 27.

▼B

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea y los operadores garantizarán que los procedimientos de comunicación oral aeroterrestre se ajusten a las disposiciones de la OACI especificadas en el punto 4 del anexo I.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que en las cartas de acuerdo entre ACC se indiquen los procedimientos aplicables a las aeronaves provistas de equipos de 8,33 kHz y a las que no dispongan de tales equipos.

4. Los operadores que operen los vuelos a que se refiere el artículo 1, apartado 3, por encima de FL 195, y los agentes que actúen en su nombre, velarán por que, además de la letra S y/o cualesquiera otras letras, según proceda, se inserte la letra Y en el punto 10 del plan de vuelo en caso de las aeronaves provistas de equipos de radiocomunicación capaces de una separación entre canales de 8,33 kHz, o el indicador STS/EXM833 en el punto 18 por lo que respecta a las aeronaves que no vayan equipadas con esos sistemas en virtud de una exención del equipamiento obligatorio. Las aeronaves normalmente capaces de operar por encima de FL 195 que estén provistas de un equipo de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, pero que planeen volar por debajo de dicho nivel, incluirán la letra Y en el punto 10 del plan de vuelo.

5. En caso de cambio en cuanto a la capacidad de 8,33 kHz en un vuelo, los operadores o agentes que actúen en su nombre enviarán un mensaje de modificación al IFPS con el correspondiente indicador insertado en el punto pertinente.

6. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el IFPS procesa y distribuye la información sobre la capacidad de 8,33 kHz recibida en los planes de vuelo.

Artículo 5

Aeronaves de Estado

1. Los Estados miembros garantizarán que las aeronaves de Estado de transporte estén provistas de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz a más tardar el 3 de julio de 2008.

2. Sin perjuicio de los procedimientos nacionales para la comunicación de información sobre aeronaves de Estado, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, no más tarde del 3 de enero de 2008, la lista de aeronaves de Estado de transporte que no dispondrán de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz de conformidad con el apartado 1, por alguna de las siguientes razones:

a) retirada del servicio activo no más tarde del 31 de diciembre de 2010;

b) condicionantes de contratación pública.

Cuando no se pueda cumplir con lo dispuesto en el apartado 1, debido a condicionantes relacionados con la contratación pública, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, no más tarde del 3 de enero de 2008, la lista de aeronaves afectadas y la fecha en la que se instalarán en ellas los equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. Esa fecha no será posterior al 31 de diciembre de 2012.

▼B

3. Los Estados miembros garantizarán que las aeronaves de Estado que no sean de transporte estén provistas de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz a más tardar el 31 de diciembre de 2009.

4. Sin perjuicio de los procedimientos nacionales para la comunicación de información sobre aeronaves de Estado, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, no más tarde del 30 de junio de 2009, la lista de aeronaves de Estado que no sean de transporte y que no vayan a ser equipadas con equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz de conformidad con el apartado 3, por alguna de las siguientes razones:

a) causas inevitables de carácter técnico o presupuestario;

b) retirada del servicio activo no más tarde del 31 de diciembre de 2010;

c) condicionantes de contratación pública.

Cuando no se pueda cumplir con lo dispuesto en el apartado 3, debido a condicionantes relacionados con la contratación pública, y sin perjuicio de los procedimientos nacionales para la comunicación de información relativa a las aeronaves de Estado, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, no más tarde del 30 de junio de 2009, la lista de aeronaves afectadas y la fecha en la que se instalarán en ellas los equipos prescritos. Esa fecha no será posterior al 31 de diciembre de 2015.

5. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo garantizarán que las aeronaves de Estado no provistas de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz puedan ser objeto de un tratamiento seguro dentro de los límites de capacidad del sistema de gestión del tránsito aéreo en las asignaciones UHF o VHF de 25 kHz.

6. Los Estados miembros publicarán los procedimientos para el tratamiento de las aeronaves de Estado no provistas de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz en las publicaciones nacionales de información aeronáutica.

7. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo comunicarán anualmente al Estado miembro responsable de su designación sus planes para el tratamiento de las aeronaves de Estado no provistas de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, que se definirán teniendo en cuenta los límites de capacidad asociados a los procedimientos mencionados en el apartado 6.

Artículo 6

Requisitos de seguridad

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que cualquier modificación de los sistemas existentes mencionados en el artículo 1, apartado 2, o la introducción de sistemas nuevos vayan precedidas de una evaluación de la seguridad, realizada por los interesados, que incluya la determinación de las situaciones peligrosas y el análisis y mitigación de riesgos.

Durante esa evaluación de la seguridad se tendrán en cuenta, como mínimo, los requisitos de seguridad especificados en el anexo II.

▼B

Artículo 7

Conformidad o idoneidad para el uso de los componentes

1. Antes de expedir una declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso contemplado en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 552/2004, los fabricantes de componentes de los sistemas a que se refiere el artículo 1, apartado 2, evaluarán la conformidad o idoneidad para el uso de dichos componentes con arreglo a los requisitos prescritos en la parte A del anexo III del presente Reglamento, sin perjuicio del apartado 2.

2. Cuando se apliquen a los componentes instalados a bordo de los sistemas mencionados en el artículo 1, apartado 2, los procedimientos de certificación de la aeronavegabilidad previstos en el Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), estos serán considerados aceptables para la evaluación de la conformidad si incluyen la demostración del cumplimiento de los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad contemplados en el presente Reglamento.

Artículo 8

Verificación de sistemas

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea que puedan demostrar o hayan demostrado el cumplimiento de los requisitos especificados en el anexo IV realizarán una verificación de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, con arreglo a los requisitos que se establecen en la parte C del anexo III.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea que no puedan demostrar el cumplimiento de los requisitos que especifica el anexo IV subcontratarán a un organismo notificado la verificación de los sistemas a que se refiere el artículo 1, apartado 2. Dicha verificación se realizará con arreglo a los requisitos que se establecen en la parte D del anexo III.

Artículo 9

Requisitos adicionales

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que todo el personal involucrado esté debidamente informado de las disposiciones del presente Reglamento y reciba la formación adecuada para el desempeño de sus cometidos.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas oportunas para garantizar que el personal que opera el IFPS involucrado en la planificación de vuelos esté debidamente informado de los requisitos del presente Reglamento y tenga la formación adecuada para la realización de sus funciones.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea:

a) elaborarán y mantendrán los manuales de operaciones que contengan las instrucciones y la información necesarias para que todo el personal involucrado aplique el presente Reglamento;

([1]) DO L 240 de 7.9.2002, p. 1.

▼B

b) garantizarán que los manuales mencionados en la letra a) se mantienen accesibles y actualizados y de que su actualización y distribución están sujetas a una gestión de calidad y configuración de la documentación adecuada;

c) garantizarán que los métodos de trabajo y procedimientos operativos cumplen con el presente Reglamento.

4. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar de que el servicio centralizado de tratamiento y distribución de los planes de vuelo:

a) elabora y mantiene manuales de operaciones con las instrucciones y la información necesarias para que todo el personal involucrado aplique el presente Reglamento;

b) garantiza que los manuales contemplados en la letra a) se mantienen accesibles y actualizados y de que su actualización y distribución están sujetas a una gestión de calidad y de la configuración de la documentación adecuada;

c) garantiza que los métodos de trabajo y procedimientos operativos cumplen el presente Reglamento.

5. Los operadores mencionados en el artículo 3, apartado 1, tomarán las medidas necesarias para garantizar que el personal usuario de equipos de radiocomunicación esté debidamente informado del contenido del presente Reglamento, reciba la formación adecuada en el uso de dichos equipos y disponga en la cabina de las instrucciones correspondientes siempre que esto sea posible.

6. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento, incluida la publicación de información en las publicaciones de información aeronáutica nacionales.

Artículo 10

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

ANEXO I

Estándares y disposiciones contemplados en los artículos 3 y 4

1. Capítulo 2 «Servicio móvil aeronáutico», sección 2.1 «Características del sistema aeroterrestre de comunicaciones VHF» y sección 2.2 «Características del sistema de la instalación terrestre» del anexo 10 de la OACI, volumen III, parte 2 (primera edición que incorpora la enmienda 80).

2. Capítulo 2 «Servicio móvil aeronáutico», sección 2.1 «Características del sistema aeroterrestre de comunicaciones VHF», sección 2.3.1 «Función transmisora» y sección 2.3.2 «Función receptora» excluida la subsección 2.3.2.8 «VDL-Características de inmunidad a la interferencia» del anexo 10 de la OACI, volumen III, parte 2 (primera edición que incorpora la enmienda 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, Amendment 3, diciembre de 1997.

4. Sección 12.3.1.4 «Separación entre canales de 8,33 kHz» de los PANS-ATM Doc. 4444 de la OACI (14 edición — 2001 que incorpora la Enmienda nº 4).

▼B

ANEXO II

Requisitos de seguridad contemplados en el artículo 6

1. Los requisitos de interoperabilidad y prestaciones especificados en el artículo 3, apartados 1 y 12, se considerarán también requisitos de seguridad.

2. Los requisitos relativos a procedimientos asociados especificados en el artículo 4, apartados 1 y 2, se considerarán también requisitos de seguridad.

3. Los requisitos relativos a las aeronaves de Estado especificados en el artículo 5, apartados 1, 3, 5 y 7, se considerarán también requisitos de seguridad.

4. Los requisitos relativos al cumplimiento especificados en el artículo 9, apartados 1, 3, 5 y 6, se considerarán también requisitos de seguridad.

5. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que la interfaz persona-máquina del controlador que muestre los canales VHF sea coherente con los procedimientos de radiotelefonía VHF.

6. Los proveedores de servicios de navegación aérea evaluarán los efectos del descenso por debajo de FL 195 de las aeronaves no provistas de equipos de radiocomunicación con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, teniendo en cuenta factores como las altitudes mínimas de cruce en condiciones de seguridad, y determinarán si es necesario introducir modificaciones en la capacidad del sector o en el diseño/estructuras del espacio aéreo.

7. Los Estados miembros garantizarán que las conversiones de 25 a 8,33 kHz se operen durante un período de prueba mínimo de cuatro semanas, en el cual se verificará la seguridad de las operaciones, previamente a la coordinación de la tabla COM2 del Doc 7754 de la OACI.

8. Los Estados miembros garantizarán que las conversiones de 25 a 8,33 kHz se realicen respetando los criterios de planificación de frecuencias de la OACI descritos en la parte II «Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria» del EUR Frequency Management Manual — ICAO EUR Doc 011 (2005).

▼B

ANEXO III

PARTE A

REQUISITOS PARA LA EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD O IDONEIDAD PARA EL USO DE LOS COMPONENTES CONTEMPLADOS EN EL ARTÍCULO 7

1. Las actividades de verificación demostrarán la conformidad de los componentes con las prestaciones prescritas en el presente Reglamento, o su idoneidad para el uso, cuando dichos componentes se utilizan en el entorno de ensayo.

2. La aplicación por parte del fabricante del módulo descrito en la parte B se considerará un procedimiento de evaluación de la conformidad adecuado para garantizar y declarar la conformidad de los componentes. Se autorizan también procedimientos equivalentes o más estrictos.

PARTE B

MÓDULO DE CONTROL INTERNO DE FABRICACIÓN

1. El presente módulo describe el procedimiento por el cual el fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad que asume las obligaciones establecidas en el punto 2 garantiza y declara que los componentes satisfacen lo prescrito en el presente Reglamento. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad deberá elaborar una declaración escrita de conformidad o idoneidad para el uso con arreglo al punto 3 del anexo III del Reglamento (CE) nº 552/2004.

2. El fabricante elaborará la documentación técnica que se describe en el punto 4. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad deberá conservarla durante un período mínimo de 10 años contados desde la fabricación de los últimos componentes, teniéndola a disposición de las autoridades nacionales de supervisión competentes para fines de inspección, así como de los proveedores de servicios de navegación aérea que integren dichos componentes en sus sistemas. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad informará a los Estados miembros del lugar y forma en que dicha documentación técnica se pone a disposición de los interesados.

3. Cuando el fabricante no esté establecido en la Comunidad, designará a la persona o personas que comercializarán los componentes en el mercado comunitario. Esta persona o personas informarán a los Estados miembros del lugar y forma en que la documentación técnica se pondrá a disposición de los interesados.

4. La documentación técnica deberá permitir la evaluación de la conformidad de los componentes con lo prescrito en el presente Reglamento. En la medida necesaria para dicha evaluación, comprenderá el diseño, la fabricación y el funcionamiento de los componentes.

5. El fabricante o su representante autorizado guardarán una copia de la declaración de conformidad o idoneidad para el uso junto con la documentación técnica.

PARTE C

REQUISITOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS CONTEMPLADA EN EL ARTÍCULO 8, APARTADO 1

1. La verificación de los sistemas previstos en el artículo 1, apartado 2, acreditará la conformidad de estos últimos con los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento, en un entorno de evaluación que refleje el contexto operativo de dichos sistemas. En particular:

   — la verificación de los sistemas de comunicación aeroterrestre acreditará que la separación entre canales de 8,33 kHz se utiliza para la comunicación oral aeroterrestre en VHF, de conformidad con el artículo 3, apartado 3, y que las prestaciones de los sistemas de comunicación oral de 8,33 kHz cumplen lo establecido en el artículo 3, apartado 7,

▼B

— la verificación de los sistemas de tratamiento de datos de vuelo acreditará que la funcionalidad descrita en el artículo 3, apartado 12, está implementada correctamente.

2. La verificación de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, se realizará con prácticas de ensayo adecuadas y reconocidas.

3. Los instrumentos de ensayo que se utilicen para la verificación de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, tendrán las funcionalidades adecuadas.

4. La verificación de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, producirá los elementos del expediente técnico previsto en el punto 3 del anexo IV del Reglamento (CE) nº 552/2004, incluidos los siguientes:

— una descripción de la implementación,

— un informe de las inspecciones y ensayos efectuados antes de la entrada en funcionamiento del sistema.

5. El proveedor de servicios de navegación aérea llevará a cabo las actividades de verificación y, en concreto:

— determinará el entorno técnico y operativo de evaluación adecuado que refleje el entorno operativo,

— verificará que el plan de ensayo describe la integración de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, en un entorno de evaluación operativo y técnico,

— comprobará que el plan de ensayo cubre plenamente los requisitos aplicables de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento,

— garantizará la coherencia y calidad de la documentación técnica y del plan de ensayos,

— planificará todo lo referente a la organización de los ensayos, el personal, la instalación y la configuración de los ensayos,

— realizará las inspecciones y los ensayos tal como se indica en el plan de ensayos,

— redactará el informe con los resultados de las inspecciones y ensayos.

6. El proveedor de servicios de navegación aérea garantizará que los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, operados en un entorno operativo simulado, cumplen con los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento.

7. Tras la verificación, los proveedores de servicios de navegación aérea expedirán la declaración «CE» de verificación del sistema y la presentarán a la autoridad nacional de supervisión, junto con el expediente técnico, según dispone el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 552/2004.

PARTE D

REQUISITOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS CONTEMPLADA EN EL ARTÍCULO 8, APARTADO 2

1. La verificación de los sistemas previstos en el artículo 1, apartado 2, demostrará la conformidad de estos últimos con los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento en un entorno de evaluación que refleje el contexto operativo de dichos sistemas. En particular:

— la verificación de los sistemas de comunicación aeroterrestre acreditará que la separación entre canales de 8,33 kHz se utiliza para la comunicación oral aeroterrestre en VHF de conformidad con el artículo 3, apartado 3, y que las prestaciones de los sistemas de comunicaciones orales de 8,33 kHz cumplen lo establecido en el artículo 3, apartado 7,

▼B

— la verificación de los sistemas de tratamiento de datos de vuelo demostrará que la funcionalidad descrita en el artículo 3, apartado 12, está implementada correctamente.

2. La verificación de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, se realizará con prácticas de ensayo adecuadas y reconocidas.

3. Los instrumentos de ensayo que se utilicen para la verificación de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, tendrán las funcionalidades adecuadas.

4. La verificación de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, producirá los elementos del expediente técnico previsto en el punto 3 del anexo IV del Reglamento (CE) nº 552/2004, incluidos los siguientes:

— una descripción de la implementación,

— un informe de las inspecciones y ensayos efectuados antes de la entrada en funcionamiento del sistema.

5. El proveedor de servicios de navegación aérea determinará el entorno técnico y operativo de evaluación adecuado que refleje el entorno operativo y encargará a un organismo notificado las actividades de verificación.

6. El organismo notificado llevará a cabo las actividades de verificación y, en concreto:

— verificará que el plan de ensayos describe la integración de los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, en un entorno de evaluación operativo y técnico,

— verificará que el plan de ensayos cubre plenamente los requisitos aplicables de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento,

— garantizará la coherencia y la calidad de la documentación técnica y del plan de ensayos,

— planificará todo lo referente a la organización de los ensayos, el personal, la instalación y la configuración de los ensayos,

— realizará las inspecciones y los ensayos tal como se indica en el plan de ensayos,

— redactará el informe con los resultados de las inspecciones y ensayos.

7. El organismo notificado garantizará que los sistemas contemplados en el artículo 1, apartado 2, operados en un entorno de evaluación operativa, cumplen los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento.

8. Tras finalizar las actividades de verificación, el organismo notificado expedirá el certificado de conformidad correspondiente, en relación con las tareas que ha realizado.

9. A continuación, el proveedor de servicios de navegación aérea expedirá la declaración «CE» de verificación del sistema y la presentará a la autoridad nacional de supervisión, junto con el expediente técnico, según dispone el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 552/2004.

▼B

ANEXO IV

Condiciones contempladas en el artículo 8

1. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá establecer en su organización métodos para la redacción de informes que garanticen y acrediten su imparcialidad e independencia de juicio respecto de las actividades de verificación.

2. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá garantizar que el personal involucrado en los procesos de verificación desempeñe las comprobaciones con la máxima profesionalidad y la mayor competencia técnica posible, estando además libre de presiones e incentivos, especialmente de tipo económico, que puedan influir en sus dictámenes o en los resultados de las comprobaciones, especialmente de las presiones o incentivos de personas o grupos de personas afectados por los resultados de dichas comprobaciones.

3. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá garantizar que el personal involucrado en procesos de verificación pueda acceder al equipo que le permita efectuar adecuadamente las comprobaciones necesarias.

4. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá garantizar que el personal involucrado en los procesos de verificación tenga una sólida formación profesional y técnica, un conocimiento satisfactorio de los requisitos que suponen sus tareas de verificación y una experiencia adecuada en estas actividades, así como la capacidad necesaria para elaborar declaraciones, informes y documentos que demuestren la realización de las verificaciones.

5. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá garantizar que el personal involucrado en los procesos de verificación pueda efectuar sus comprobaciones con imparcialidad. Su remuneración no dependerá del número de comprobaciones efectuado, ni de sus resultados.