Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►B REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1079/2012 DELLA COMMISSIONE

del 16 novembre 2012

che stabilisce norme sulla spaziatura dei canali di comunicazione vocale nel cielo unico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 320 del 17.11.2012, pag. 14)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento di esecuzione (UE) n. 657/2013 della Commissione del 10 luglio 2013	L 190	37	11.7.2013
►M2	Regolamento di esecuzione (UE) 2016/2345 della Commissione del 14 dicembre 2016	L 348	11	21.12.2016
►M3	Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2160 della Commissione del 20 novembre 2017	L 304	47	21.11.2017

▼B

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1079/2012 DELLA COMMISSIONE

del 16 novembre 2012

che stabilisce norme sulla spaziatura dei canali di comunicazione vocale nel cielo unico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme per l'introduzione coordinata delle comunicazioni vocali bordo-terra con spaziatura dei canali radio a 8,33 kHz.

Articolo 2

Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutte le radio che operano nella banda di frequenze 117,975-137 MHz (nel prosieguo «la banda VHF») assegnata al servizio aeronautico di comunicazioni radiomobili di rotta, ivi inclusi i sistemi, i loro componenti e le procedure correlate.

2. Il presente regolamento si applica ai sistemi di elaborazione dei dati di volo utilizzati dagli enti di controllo del traffico aereo che forniscono servizi al traffico aereo generale, ai componenti di tali sistemi e alle procedure correlate.

3. Il presente regolamento si applica a tutti i voli effettuati nell'ambito del traffico aereo generale all'interno dello spazio aereo della regione EUR definita dall'organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO), nel quale gli Stati membri sono responsabili per la prestazione di servizi di traffico aereo conformemente al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

4. Le norme di conversione non si applicano alle assegnazioni di frequenze:

a) che rimangono nella canalizzazione a 25 kHz sulle seguenti frequenze:

   i) la frequenza di emergenza (121,5 MHz);

   ii) la frequenza ausiliaria per le operazioni di ricerca e salvataggio (123,1 MHz);

   iii) le frequenze del link digitale VHF (VLD) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz e 136,975 MHz);

   iv) le frequenze dei sistemi ACARS (*aircraft communications addressing and reporting system*) (131,525 MHz, 131,725 MHz e 131,825 MHz);

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

▼B

b) se è usato un sistema di offset della portante in canalizzazione a 25 kHz.

5. La capacità di canalizzazione a 8,33 kHz non è richiesta per le radio destinate a operare esclusivamente nell'ambito di una o più assegnazioni di frequenze che resteranno in canalizzazione a 25 kHz.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004. Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

1) «canale»: una designazione numerica utilizzata in combinazione con la sintonizzazione delle apparecchiature di comunicazione vocale, che consenta l'identificazione univoca della frequenza radio e della spaziatura tra i canali;

2) «canalizzazione a 8,33 kHz»: la spaziatura dei canali in cui le frequenze centrali nominali del canale sono separate da intervalli di 8,33 kHz;

3) «radio»: il dispositivo installato o portatile progettato per trasmettere e/o ricevere comunicazioni nella banda VHF;

4) «registro centrale»: il registro in cui il gestore nazionale delle frequenze registra le necessarie informazioni operative, tecniche e amministrative per ciascuna assegnazione di frequenza conformemente al regolamento (UE) n. 677/2011;

5) «conversione a 8,33 kHz»: la sostituzione di un'assegnazione di frequenza riportata nel registro centrale e basata sulla spaziatura dei canali a 25 kHz con un'assegnazione di frequenza basata sulla spaziatura dei canali a 8,33 kHz;

6) «assegnazione di frequenza»: l'autorizzazione data da uno Stato membro all'uso di una frequenza radio o di un canale di frequenza radio in condizioni specifiche ai fini del funzionamento di un'apparecchiatura radio;

7) «operatore»: la persona, l'organizzazione o l'impresa che effettua o propone di effettuare operazioni di trasporto aereo;

8) «voli a vista»: i voli effettuati secondo le regole del volo a vista ai sensi dell'allegato 2 della Convenzione di Chicago del 1944 sull'aviazione civile internazionale (nel prosieguo: «la convenzione di Chicago»;

9) «aeromobile statale»: qualsiasi aeromobile impiegato dall'esercito, dai servizi di dogana e dalla polizia;

▼B

10) «sistema di offset della portante»: modalità in cui la copertura operativa specificata non può essere assicurata da un singolo trasmettitore di terra e in cui, per ridurre al minimo i problemi di interferenza, i segnali di uno o più trasmettitori di terra sono spostati rispetto alla frequenza centrale nominale del canale;

11) «apparecchiatura radio dell'aeromobile»: una o più radio collocate a bordo dell'aeromobile e utilizzate da un membro dell'equipaggio autorizzato durante il volo;

12) «ammodernamento delle apparecchiature radio»: la sostituzione della radio con una radio di diverso modello o codice ricambio;

13) «copertura operativa specificata»: il volume di spazio aereo in cui è fornito un determinato servizio e nel quale le frequenze assegnate al servizio stesso sono protette;

14) «ente di controllo del traffico aereo»: («Air Traffic Control», nel prosieguo «ente ATC»), un centro di controllo d'area, un ente di controllo d'avvicinamento, oppure una torre di controllo d'aerodromo;

15) «postazione operativa»: i mobili e le apparecchiature tecniche presso i quali i dipendenti dei servizi di traffico aereo («Air Traffic Services», nel prosieguo «ATS») svolgono i compiti inerenti alle loro responsabilità operative;

16) «radiotelefonia»: una forma di comunicazione radio destinata principalmente allo scambio di informazioni in forma vocale;

17) «convenzione»: l'accordo tra due enti ATS adiacenti che determina le modalità di coordinamento delle loro responsabilità di servizio di traffico aereo;

18) «sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo» (nel prosieguo «IFPS»): il sistema, inerente alla rete europea di gestione del traffico aereo, mediante il quale viene fornito nello spazio aereo soggetto al presente regolamento un servizio centralizzato di trattamento e diffusione dei piani di volo per la ricezione, la convalida e la distribuzione di tali piani;

19) «aeromobile statale da trasporto»: qualsiasi aeromobile statale ad ala fissa concepito per il trasporto di persone e/o di merci;

20) «gestore aeroportuale»: l'ente di gestione dell'aeroporto ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 ([1]);

21) «comunicazione di controllo operativo»: le comunicazioni effettuate dai vettori aerei che hanno un'incidenza sulla sicurezza del trasporto aereo e sulla regolarità ed efficienza dei voli.

([1]) GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

▼B

Articolo 4

Requisiti di interoperabilità e di prestazione per le apparecchiature radio

1. I costruttori di radio destinate all'uso nella banda VHF, o i loro rappresentanti autorizzati stabiliti nell'Unione, provvedono affinché a decorrere dal 17 novembre 2013 tutte le radio commercializzate funzionino con canalizzazione a 8,33 kHz.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea, gli operatori e gli altri utenti o proprietari di radio provvedono affinché tutte le apparecchiature radio messe in servizio a decorrere dal 17 novembre 2013 funzionino con canalizzazione a 8,33 kHz.

3. Gli Stati membri provvedono affinché gli aeromobili per i quali i certificati individuali di aeronavigabilità o i permessi individuali di volo siano rilasciati per la prima volta nell'Unione a decorrere dal 17 novembre 2013, e per i quali sia obbligatoria la dotazione di un'apparecchiatura radio, siano muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

4. I fornitori di servizi di navigazione aerea, gli operatori e gli altri utenti o proprietari di radio provvedono affinché, a decorrere dal 17 novembre 2013, le loro apparecchiature radio vengano dotate di capacità di canalizzazione a 8,33 kHz allorché sono sottoposte ad ammodernamento.

5. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2017, tutte le radio funzionino con canalizzazione a 8,33 kHz, ad eccezione delle radio di terra usate dai fornitori di servizi di navigazione aerea.

6. Oltre ad avere la capacità di canalizzazione a 8,33 kHz, le apparecchiature di cui ai paragrafi da 1 a 5 devono potersi sintonizzare sui canali con spaziatura a 25 kHz.

7. Gli utenti o i proprietari di radio da terra con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz provvedono affinché le prestazioni di tali radio e del componente trasmettitore/ricevitore di terra siano conformi alle norme ICAO di cui all'allegato II, punto 1.

8. Gli utenti o i proprietari di apparecchiature radio di aeromobili con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz provvedono affinché le prestazioni di tali radio siano conformi alle norme ICAO di cui all'allegato II, punto 2.

Articolo 5

Obblighi degli operatori

1. Gli operatori si astengono dall'impiegare aeromobili al di sopra di FL 195 se tali aeromobili non sono muniti di apparecchiature radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

▼B

2. Dal 1º gennaio 2014 gli operatori si astengono dall'impiegare aeromobili in volo strumentale nello spazio aereo di classe A, B o C degli Stati membri elencati nell'allegato I, se tali aeromobili non sono muniti di apparecchiature radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

3. In riferimento alla dotazione obbligatoria di apparecchiature radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz di cui al paragrafo 2, gli operatori si astengono dall'impiegare aeromobili in volo a vista nelle aree che operano con la canalizzazione a 8,33 kHz, se tali aeromobili non sono muniti di apparecchiature radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

4. Dal 1º gennaio 2018 gli operatori si astengono dall'impiegare aeromobili nello spazio aereo in cui è obbligatoria la radio di bordo se tali aeromobili non sono muniti di apparecchiature radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz, fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 5.

Articolo 6

Norme sulla conversione a 8,33 kHz

1. Gli Stati membri provvedono affinché per i settori con un livello inferiore pari o superiore a FL 195 tutte le assegnazioni di frequenza vocale siano convertite alla canalizzazione a 8,33 kHz.

2. Qualora non possano, per circostanze eccezionali, conformarsi al paragrafo 1, gli Stati membri comunicano i relativi motivi alla Commissione.

▼M1

3. Gli Stati membri elencati nell'allegato I attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2014, un numero di nuove conversioni alla canalizzazione a 8,33 kHz pari almeno al 25 % del numero totale di assegnazioni di frequenze con canalizzazione a 25 kHz riportate nel registro centrale e destinate a centri di controllo d'area (di seguito «ACC») situati nel loro territorio. Tali conversioni non si limitano alle assegnazioni di frequenze agli ACC e non includono le assegnazioni di frequenze per le comunicazioni di controllo operativo.

▼B

4. Nel numero totale delle assegnazioni di frequenze con canalizzazione a 25 kHz agli ACC di cui al paragrafo 3 non rientrano:

a) le assegnazioni di frequenze con uso del sistema di offset della portante in canalizzazione a 25 kHz;

b) le assegnazioni di frequenze che restano nell'ambito della canalizzazione a 25 kHz in base a norme di sicurezza;

c) le assegnazioni di frequenze in canalizzazione a 25 kHz usate per assistere aeromobili statali.

5. Gli Stati membri elencati nell'allegato I comunicano alla Commissione, entro il 31 dicembre del 2013, il numero di conversioni realizzabili a norma del paragrafo 3.

▼B

6. Qualora si trovino nell'impossibilità di conseguire l'obiettivo del 25 % di cui ai paragrafi 3 e 4, gli Stati membri indicano le relative ragioni nella loro comunicazione alla Commissione e propongono una data alternativa per la realizzazione delle conversioni.

7. La comunicazione alla Commissione deve specificare inoltre le assegnazioni di frequenze per le quali la conversione non è realizzabile, indicandone i motivi.

8. Gli Stati membri elencati nell'allegato I provvedono affinché, dal 1º gennaio 2015, tutte le assegnazioni di frequenze per comunicazioni di controllo operativo riportate nel registro centrale siano assegnazioni di frequenze con canalizzazione a 8,33 kHz.

9. Qualora non possano, per motivi tecnici, conformarsi al paragrafo 8, gli Stati membri comunicano alla Commissione, entro il 31 dicembre 2014, le assegnazioni di frequenze per le comunicazioni di controllo operativo che non saranno convertite, indicandone i motivi.

10. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2018, tutte le assegnazioni di frequenze siano convertite alla canalizzazione a 8,33 kHz, ad eccezione:

a) delle assegnazioni di frequenze che restano nell'ambito della canalizzazione a 25 kHz in base a norme di sicurezza;

b) delle assegnazioni di frequenze in canalizzazione a 25 kHz usate per assistere aeromobili statali.

Articolo 7

Obblighi per i fornitori di servizi di navigazione aerea

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché i loro sistemi di comunicazione vocale con canalizzazione a 8,33 kHz consentano comunicazioni operativamente appropriate tra controllori e piloti nell'ambito della copertura operativa specificata.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea, nell'ambito dei loro sistemi di trattamento dei dati di volo, applicano le procedure di notifica e di coordinamento iniziale di cui al regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione ([1]) con le seguenti modalità:

a) le informazioni relative alla capacità di canalizzazione a 8,33 kHz di un determinato volo sono trasmesse da un ente ATC all'altro;

([1]) GU L 186 del 7.7.2006, pag. 27.

▼B

b) le informazioni relative alla capacità di canalizzazione a 8,33 kHz di un determinato volo sono disponibili presso la posizione operativa pertinente;

c) il controllore ha la possibilità di modificare le informazioni relative alla capacità di canalizzazione a 8,33 kHz di un determinato volo.

Articolo 8

Procedure correlate

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, gli operatori e gli altri utenti radio provvedono affinché per l'identificazione del canale di trasmissione nelle comunicazioni in radiotelefonia siano utilizzate tutte le sei cifre della designazione numerica, tranne nel caso che la quinta e la sesta cifra siano entrambe zero, caso in cui devono essere utilizzate solo le prime quattro cifre.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea, gli operatori e gli altri utenti radio provvedono affinché le procedure di comunicazione vocale bordo-terra siano conformi alle norme ICAO riportate nell'allegato II, punto 3.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché le procedure applicabili agli aeromobili dotati di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz e agli aeromobili privi di tali apparecchiature siano specificate nelle convenzioni concluse tra unità ATS.

4. Tutti gli operatori e i loro rappresentanti provvedono affinché la lettera Y sia inserita alla voce 10 del piano di volo degli aeromobili muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

5. Quando pianificano i voli in uno spazio aereo in cui sia prescritta la presenza a bordo di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz, gli operatori e i loro rappresentanti provvedono affinché un indicatore adeguato sia inserito nel piano di volo degli aeromobili non muniti di tali apparecchiature ma esentati dall'obbligo di recarle a bordo.

6. Qualora, per un determinato volo, la situazione relativa alla capacità di canalizzazione a 8,33 kHz subisca una modifica, gli operatori o i loro rappresentanti inviano un messaggio di modifica all'IFPS inserendo l'indicatore adeguato alla voce pertinente.

7. Il gestore della rete provvede affinché che l'IFPS elabori e diffonda le informazioni sulla canalizzazione a 8,33 kHz contenute nei piani di volo.

Articolo 9

Disposizioni sugli aeromobili statali

1. Gli Stati membri provvedono affinché gli aeromobili statali da trasporto che effettuano voli al di sopra di FL 195 siano muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

▼B

2. Ove i vincoli di approvvigionamento impediscano l'applicazione del paragrafo 1, gli Stati membri provvedono affinché gli aeromobili statali da trasporto che effettuano voli al di sopra di FL 195 siano muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz entro il 31 dicembre 2012.

3. Gli Stati membri provvedono affinché gli aeromobili statali non destinati al trasporto che effettuano voli al di sopra di FL 195 siano muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

4. Gli Stati membri possono derogare al paragrafo 3 in caso di:

a) vincoli tassativi di natura tecnica o di bilancio;

b) vincoli di approvvigionamento.

5. Gli Stati membri provvedono affinché, ove i vincoli d'approvvigionamento impediscano l'applicazione del paragrafo 3, gli aeromobili statali non destinati al trasporto che effettuano voli al di sopra di FL 195 siano muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz entro il 31 dicembre 2015.

6. Gli Stati membri provvedono affinché i nuovi aeromobili statali che entrano in servizio a decorrere dal 1º gennaio 2014 siano muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

7. Gli Stati membri provvedono affinché dal 1º gennaio 2014 le radio installate a bordo di aeromobili statali, quando sono sottoposte ad ammodernamento, vengano dotate di capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

8. Gli Stati membri provvedono affinché tutti gli aeromobili statali siano muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz entro il 31 dicembre 2018.

9. Fatte salve le procedure nazionali per la trasmissione delle informazioni sugli aeromobili statali, gli Stati membri comunicano alla Commissione, entro il 30 giugno 2018, l'elenco degli aeromobili statali che non possono essere muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz conformemente al paragrafo 8, a causa:

a) di vincoli tassativi di natura tecnica o di bilancio;

b) di vincoli d'approvvigionamento.

10. Ove i vincoli d'approvvigionamento impediscano l'applicazione del paragrafo 8, gli Stati membri comunicano inoltre alla Commissione, entro il 30 giugno 2018, la data entro cui gli aeromobili di cui trattasi saranno muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz. Tale data non può essere successiva al 31 dicembre 2020.

11. Il paragrafo 8 non si applica agli aeromobili statali che saranno ritirati dal servizio operativo entro il 31 dicembre 2025.

▼B

12. I fornitori di servizi del traffico aereo provvedono affinché gli aeromobili statali non muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz possano essere assistiti purché possano essere gestiti in sicurezza nell'ambito della capacità del sistema di gestione del traffico aereo su frequenze UHF oppure su frequenze con canalizzazione a 25 kHz.

13. Gli Stati membri pubblicano le procedure per la gestione degli aeromobili statali privi di apparecchiature radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz nei bollettini nazionali di informazione aeronautica.

14. I fornitori di servizi di traffico aereo comunicano ogni anno allo Stato membro che li ha designati i loro piani per la gestione degli aeromobili statali privi di apparecchiature radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz, tenendo conto dei limiti di capacità connessi alle procedure di cui al paragrafo 13.

Articolo 10

Requisiti di sicurezza

Gli Stati membri provvedono affinché la modifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e l'introduzione di nuovi sistemi siano precedute da una valutazione di sicurezza eseguita dai soggetti interessati, che comprenda l'individuazione dei pericoli nonché la valutazione dei rischi e le modalità per la loro attenuazione. Nell'ambito di tale valutazione di sicurezza le norme riportate nell'allegato III sono considerate requisiti minimi.

Articolo 11

Conformità o idoneità dei componenti

1. Prima di rilasciare la dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 552/2004, i produttori di componenti dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del presente regolamento, valutano la conformità o l'idoneità all'uso dei componenti stessi in base alle norme stabilite nell'allegato IV, parte A, del presente regolamento.

2. Quando riguarda i componenti, il certificato rilasciato a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) è considerato alla stregua di una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso se reca la dimostrazione della conformità ai requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza di cui al presente regolamento.

Articolo 12

Verifica dei sistemi

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, che possano dimostrare o che abbiano dimostrato alle rispettive autorità nazionali di vigilanza di rispettare le condizioni fissate nell'allegato V, effettuano la verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, conformemente alle norme fissate nell'allegato IV, parte C.

([1]) GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

▼B

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea che non possono dimostrare di rispettare le condizioni di cui all'allegato V affidano in appalto a un organismo notificato la verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1. La verifica è effettuata in base alle norme di cui all'allegato IV, parte D.

3. Quando riguarda i sistemi, il certificato rilasciato a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 è considerato alla stregua di una dichiarazione CE di verifica se reca la dimostrazione della conformità ai requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza di cui al presente regolamento.

Articolo 13

Norme aggiuntive

1. Gli Stati membri provvedono affinché tutti i soggetti interessati siano debitamente informati sulle norme stabilite dal presente regolamento e siano adeguatamente formati per le mansioni che devono svolgere.

2. Il gestore della rete provvede affinché il personale responsabile del funzionamento dell'IFPS che partecipa alla pianificazione dei voli abbia adeguata conoscenza delle norme stabilite dal presente regolamento e sia adeguatamente formato per le mansioni che deve svolgere.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea:

a) elaborano e conservano manuali operativi contenenti le istruzioni e le informazioni necessarie per permettere a tutto il loro personale competente di applicare le disposizioni del presente regolamento;

b) provvedono affinché i manuali di cui alla lettera a) siano accessibili e continuamente aggiornati e affinché il loro aggiornamento e la loro distribuzione siano gestiti adeguatamente sotto il profilo della qualità e della documentazione;

c) provvedono affinché i metodi di lavoro e le procedure operative siano conformi al presente regolamento.

4. Il gestore della rete provvede affinché il servizio centralizzato di trattamento e diffusione dei piani di volo:

a) elabori e conservi manuali operativi contenenti le istruzioni e le informazioni necessarie per permettere a tutto il suo personale competente di applicare le disposizioni del presente regolamento;

b) provveda affinché i manuali di cui alla lettera a) siano accessibili e continuamente aggiornati e affinché il loro aggiornamento e la loro distribuzione siano gestiti adeguatamente sotto il profilo della qualità e della documentazione;

c) provveda affinché i suoi metodi di lavoro e le sue procedure operative siano conformi al presente regolamento.

5. Gli operatori provvedono affinché il personale responsabile del funzionamento delle apparecchiature radio abbia conoscenza del presente regolamento e sia adeguatamente formato all'uso di tali apparecchiature e affinché le istruzioni d'uso siano, se è possibile, disponibili a bordo.

▼B

6. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per garantire l'osservanza del presente regolamento, compresa la pubblicazione di informazioni pertinenti nei bollettini nazionali di informazione aeronautica.

Articolo 14

Esenzioni

1. Nell'ambito dell'articolo 4, primo comma, del regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione ([1]), gli Stati membri possono concedere per i voli a vista deroghe temporanee agli obblighi relativi alle dotazioni di bordo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del presente regolamento.

2. Gli Stati membri possono adottare misure locali recanti deroghe all'articolo 4, paragrafo 5, all'articolo 5, paragrafo 4 e all'articolo 6, paragrafo 10, in casi aventi un limitato impatto sulla rete.

3. Gli Stati membri che adottano le misure locali di cui al paragrafo 2 forniscono alla Commissione informazioni dettagliate, a dimostrazione della necessità delle deroghe, almeno un anno prima delle date indicate all'articolo 4, paragrafo 5, all'articolo 5, paragrafo 4 e all'articolo 6, paragrafo 10.

4. Entro sei mesi dal ricevimento delle informazioni dettagliate trasmesse dagli Stati membri a norma del paragrafo 3 e previa consultazione del gestore della rete, la Commissione può riesaminare qualsiasi deroga, concessa a norma del paragrafo 2, aventi un impatto non limitato sulla rete.

Articolo 15

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 1265/2007 è abrogato.

Articolo 16

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

([1]) GU L 128 del 16.5.2006, pag. 3.

▼B

ALLEGATO I

Stati membri di cui agli articoli 5 e 6

Gli Stati membri di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 6, paragrafo 3, all'articolo 6, paragrafo 5 e all'articolo 6, paragrafo 8, sono i seguenti:

— Germania

— Irlanda

— Francia

— Italia

— Lussemburgo

— Ungheria

— Paesi Bassi

— Austria

— Regno Unito

▼B

ALLEGATO II

▼M2

Disposizioni ICAO di cui agli articoli 4 e 8

1. Capitolo 2 «Aeronautical Mobile Service», sezione 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics» e sezione 2.2 «System characteristics of the ground installation» dell'allegato 10 della convenzione di Chicago, volume III, parte 2 (Seconda edizione — luglio 2007 che contiene l'emendamento 90).

2. Capitolo 2 «Aeronautical Mobile Service», sezione 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics», sezione 2.3.1 «Transmitting function» e sezione 2.3.2 «Receiving function» ad esclusione della sottosezione 2.3.2.8 «VDL — Interference Immunity Performance» dell'allegato 10 della convenzione di Chicago, volume III, parte 2 (Seconda edizione — luglio 2007 che contiene l'emendamento 90).

▼M3

3. Sezione 12.3.1.5 «8,33 kHz channel spacing» del documento 4444 PANS-ATM dell'ICAO (16ª edizione — 2016 che contiene l'emendamento 7 *bis*).

▼B

ALLEGATO III

Norme di cui all'articolo 10 da prendere in considerazione ai fini della valutazione di sicurezza

1. Durante la valutazione di sicurezza sono prese in considerazione i requisiti di interoperabilità e prestazione di cui all'articolo 4, paragrafo 6, all'articolo 4, paragrafo 7, all'articolo 4, paragrafo 8, all'articolo 7, paragrafo 1 e all'articolo 7, paragrafo 2.

2. Durante la valutazione di sicurezza sono prese in considerazione le norme delle procedure correlate, di cui all'articolo 8.

3. Durante la valutazione di sicurezza sono prese in considerazione le disposizioni sugli aeromobili statali, di cui all'articolo 9, paragrafi 13 e 14.

4. Durante la valutazione di sicurezza sono prese in considerazione le norme intese a promuovere l'osservanza del presente regolamento, di cui all'articolo 13, paragrafi 1, 2, 5 e 6.

5. Gli Stati membri provvedono affinché, prima della registrazione nel registro centrale, le assegnazioni di frequenza convertite alla canalizzazione a 8,33 kHz siano sottoposte a prova per un periodo di durata adeguata nel quale ne venga verificata la sicurezza operativa.

6. Gli Stati membri provvedono affinché le conversioni alla canalizzazione a 8,33 kHz siano effettuate tenendo conto dei documenti orientativi dell'ICAO sui criteri di programmazione delle frequenze, di cui alla parte II – «VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria» del manuale di gestione delle frequenze nella regione EUR (*EUR Frequency Management Manual*) – documento 011 dell'ICAO per la regione EUR.

7. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché siano pubblicate e applicate, nei modi appropriati, le procedure per la gestione di aeromobili non muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz ed operanti in uno spazio aereo in cui sia prescritta la dotazione di tali apparecchiature.

8. I fornitori di servizi di navigazione aerea e/o i gestori aeroportuali provvede affinché siano pubblicate e applicate, nei modi appropriati, le procedure per la gestione di veicoli non muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz operanti in aree aeroportuali in cui è utilizzata tale canalizzazione.

9. Gli Stati membri che convertono assegnazioni di frequenza alla canalizzazione a 8,33 kHz in qualsiasi parte del loro spazio aereo:

   a) provvedono affinché gli operatori di aeromobili operanti nello spazio aereo di cui trattasi siano informati che gli aeromobili devono essere muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz;

   b) provvedono affinché sia impartita una formazione adeguata agli equipaggi degli aeromobili che utilizzano la canalizzazione a 25 kHz in uno spazio aereo nel quale è prescritto l'uso di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5;

   c) effettuino, prima della conversione, una valutazione di sicurezza a livello locale che prenda in considerazione il traffico atteso nello spazio aereo di cui trattasi e dei problemi potenziali derivanti dal sistema di comunicazione vocale in uso nello spazio aereo circostante.

▼B

ALLEGATO IV

PARTE A

Norme per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti di cui all'articolo 11

1. Le attività di verifica devono dimostrare che i componenti sono conformi o idonei all'uso, in base ai requisiti di prestazione stabiliti dal presente regolamento, quando sono in funzione nell'ambiente di prova.

2. L'applicazione, da parte del fabbricante, del modulo contenuto nella parte B è considerata una procedura di valutazione della conformità adeguata per garantire e dichiarare la conformità dei componenti. Sono inoltre autorizzate procedure equivalenti o più rigorose.

PARTE B

Modulo relativo al controllo di fabbricazione interno

1. Il presente modulo descrive la procedura in base alla quale il fabbricante, o il suo rappresentante con sede nell'Unione che assolve gli obblighi fissati al punto 2, garantisce e dichiara che i componenti interessati sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento. Il fabbricante, o un il rappresentante con sede nell'Unione, è tenuto a redigere una dichiarazione scritta di conformità o di idoneità all'uso conformemente all'allegato III, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004.

2. Il fabbricante predispone la documentazione tecnica descritta al punto 4. Il fabbricante o il suo rappresentante con sede nell'Unione deve tenere la documentazione a disposizione delle autorità nazionali di vigilanza competenti a fini d'ispezione, e a disposizione dei fornitori di servizi di navigazione aerea che incorporano tali componenti nei loro sistemi, per un periodo di almeno dieci anni dalla data di fabbricazione dell'ultimo componente. Il fabbricante, o il suo rappresentante con sede nell'Unione, informa gli Stati membri del luogo in cui la documentazione tecnica di cui sopra è tenuta a disposizione e delle relative modalità di consultazione.

3. Nel caso in cui non abbia sede all'interno dell'Unione, il fabbricante designa la persona o le persone che commercializzano i componenti sul mercato dell'Unione. Tali persone informano gli Stati membri del luogo in cui la documentazione tecnica di cui sopra è tenuta a disposizione e delle relative modalità di consultazione.

4. La documentazione tecnica deve dimostrare la conformità dei componenti alle norme del presente regolamento. Essa deve riguardare, nella misura necessaria alla valutazione, il progetto, la fabbricazione e il funzionamento dei componenti.

5. Il fabbricante, o il suo rappresentante autorizzato, deve conservare con la documentazione tecnica una copia della dichiarazione di conformità o di idoneità all'uso.

PARTE C

Norme relative alla verifica dei sistemi di cui all'articolo 12, paragrafo 1

1. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, deve dimostrare la conformità dei sistemi stessi ai requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza di cui al presente regolamento, in un ambiente di valutazione che corrisponda al contesto operativo di tali sistemi. In particolare:

   — la verifica dei sistemi di comunicazione deve dimostrare che la canalizzazione a 8,33 kHz è utilizzata per le comunicazioni vocali conformemente all'articolo 4 e che la prestazione dei sistemi di comunicazione vocale con canalizzazione a 8,33 kHz è conforme all'articolo 4, paragrafo 7;

▼B

— la verifica dei sistemi per l'elaborazione dei dati di volo deve dimostrare che la funzionalità di cui all'articolo 7, paragrafo 2, è attuata correttamente.

2. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, è effettuata secondo pratiche di sperimentazione adeguate e riconosciute.

3. Gli strumenti di prova per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, devono presentare funzionalità adeguate.

4. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, deve produrre gli elementi del fascicolo tecnico richiesto all'allegato IV, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:

— descrizione dell'attuazione,

— relazione sulle ispezioni e sulle prove effettuate prima della messa in servizio del sistema.

5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea provvede all'esecuzione delle attività di verifica e in particolare:

— determina l'ambiente operativo e tecnico di valutazione che rispecchia l'ambiente operativo,

— verifica che il piano di prova descriva l'inserimento dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, in un ambiente di valutazione operativo e tecnico,

— verifica che il piano di prova risponda completamente ai requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza prescritti dal presente regolamento,

— garantisce la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova,

— pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova,

— effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova,

— redige la relazione sui risultati delle ispezioni e delle prove.

6. Il fornitore di servizi di navigazione aerea accerta che i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, fatti funzionare in un ambiente di valutazione operativo, rispondano ai requisiti di interoperabilità, di prestazione e di sicurezza prescritti dal presente regolamento.

7. Una volta completata con esito positivo la verifica della conformità, i fornitori di servizi di navigazione aerea redigono la «dichiarazione CE» di verifica del sistema e la sottopongono all'autorità nazionale di vigilanza unitamente al fascicolo tecnico a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 552/2004.

PARTE D

Norme relative alla verifica dei sistemi di cui all'articolo 12, paragrafo 2

1. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, deve dimostrare la conformità dei sistemi stessi ai requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza di cui al presente regolamento in un ambiente di valutazione che corrisponda al contesto operativo di tali sistemi. In particolare:

— la verifica dei sistemi di comunicazione deve dimostrare che la canalizzazione a 8,33 kHz è utilizzata per le comunicazioni vocali conformemente all'articolo 4 e che la prestazione dei sistemi di comunicazione vocale con canalizzazione a 8,33 kHz è conforme all'articolo 4, paragrafo 7,

▼B

— la verifica dei sistemi per l'elaborazione dei dati di volo deve dimostrare che la funzionalità di cui all'articolo 7, paragrafo 2, è attuata correttamente.

2. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, è effettuata secondo pratiche di sperimentazione adeguate e riconosciute.

3. Gli strumenti di prova per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, devono presentare funzionalità adeguate.

4. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, deve produrre gli elementi del fascicolo tecnico richiesto all'allegato IV, punto 3 del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:

— descrizione dell'attuazione,

— relazione sulle ispezioni e sulle prove effettuate prima della messa in servizio del sistema.

5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea determina l'ambiente operativo e tecnico di valutazione che rispecchia l'ambiente operativo, e affida lo svolgimento delle attività di verifica a un organismo notificato.

6. L'organismo notificato gestisce le attività di verifica, in particolare:

— verifica che il piano di prova descriva l'inserimento dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, in un ambiente di valutazione operativo e tecnico,

— verifica che il piano di prova risponda completamente ai requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza prescritti dal presente regolamento,

— garantisce la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova,

— pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova,

— effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova,

— redige la relazione sui risultati delle ispezioni e delle prove.

7. L'organismo notificato accerta che i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, fatti funzionare in un ambiente di valutazione operativo, rispondano ai requisiti di interoperabilità, di prestazione e di sicurezza prescritti dal presente regolamento.

8. Una volta completata con successo la verifica, l'organismo notificato redige il corrispondente certificato di conformità.

9. Successivamente, il fornitore di servizi di navigazione aerea redige la «dichiarazione CE» di verifica del sistema e la trasmette all'autorità nazionale di vigilanza assieme al fascicolo tecnico a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 552/2004.

▼B

ALLEGATO V

Condizioni di cui all'articolo 12

1. Il fornitore di servizi di navigazione deve disporre nella sua organizzazione di metodi di rendicontazione che garantiscano e dimostrino imparzialità e indipendenza di giudizio in relazione alle attività di verifica.

2. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale addetto ai procedimenti di verifica svolga i controlli con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e sia esente da qualsiasi pressione e incentivo, in particolare di tipo finanziario, che possa influenzare il suo giudizio o i risultati dei controlli effettuati, in particolare da parte di persone o gruppi di persone interessate ai risultati dei controlli stessi.

3. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale addetto ai procedimenti di verifica abbia accesso ad apparecchiature che gli consentano di effettuare adeguatamente i controlli necessari.

4. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale addetto ai procedimenti di verifica abbia una solida formazione professionale e tecnica, una conoscenza soddisfacente delle norme relative alle verifiche che è tenuto a svolgere, un'adeguata esperienza per quanto concerne tali operazioni, nonché la capacità necessaria per redigere dichiarazioni, registri e relazioni atti a dimostrare l'effettivo svolgimento delle verifiche.

5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale addetto ai procedimenti di verifica sia in grado di effettuare i controlli con imparzialità e che la sua retribuzione non dipenda né dal numero né dai risultati dei controlli effettuati.