Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) Nº 1079/2012 DE LA COMMISSION

du 16 novembre 2012

établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 320 du 17.11.2012, p. 14)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement d'exécution (UE) nº 657/2013 de la Commission du 10 juillet 2013	L 190	37	11.7.2013
►**M2**	Règlement d'exécution (UE) 2016/2345 de la Commission du 14 décembre 2016	L 348	11	21.12.2016
►**M3**	Règlement d'exécution (UE) 2017/2160 de la Commission du 20 novembre 2017	L 304	47	21.11.2017

▼B

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1079/2012 DE LA COMMISSION

du 16 novembre 2012

établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des spécifications en vue de l'introduction coordonnée des communications vocales air-sol fondées sur un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à toutes les radios fonctionnant dans la bande de 117,975 à 137 MHz réservée au service mobile aéronautique le long des routes (R) (ci-après la «bande VHF»), y compris aux systèmes, à leurs composants et procédures associées.

2. Le présent règlement s'applique aux systèmes de traitement des données de vol utilisés par les unités de contrôle de la circulation aérienne qui fournissent des services relevant de la circulation aérienne générale, à leurs composants et procédures associées.

3. Le présent règlement s'applique à tous les vols effectués dans le cadre de la circulation aérienne générale, dans l'espace aérien de la région EUR de l'Organisation de l'aviation civile internationale («OACI») où les États membres sont responsables de la fourniture de services de circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

4. Les exigences de conversion ne s'appliquent pas aux assignations de fréquence:

a) qui resteront dans un espacement entre canaux de 25 kHz sur les fréquences suivantes:

   i) la fréquence d'urgence (121,5 MHz);

   ii) la fréquence auxiliaire pour les opérations de recherche et de sauvetage (123,1 MHz);

   iii) les fréquences de la liaison numérique VHF (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz et 136,975 MHz);

   iv) les fréquences du système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz et 131,825 MHz);

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

▼B

b) lorsque l'exploitation avec porteuse décalée dans un espacement entre canaux de 25 kHz est utilisée.

5. La capacité de fonctionner avec un espacement entre canaux de 8,33 kHz n'est pas requise pour les radios destinées à être exploitées exclusivement dans une ou plusieurs assignations de fréquence qui resteront dans un espacement entre canaux de 25 kHz.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions de l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 s'appliquent. Les définitions suivantes s'appliquent également. On entend par:

1) «canal», un identifiant numérique utilisé en liaison avec la syntonisation de l'équipement de communication vocale, qui permet d'identifier de manière unique la fréquence et l'espacement entre canaux associé à appliquer;

2) «espacement entre canaux de 8,33 kHz», une séparation entre canaux où les fréquences centrales nominales des canaux sont divisées en paliers de 8,33 kHz;

3) «radio», tout dispositif installé, portable ou portatif conçu pour transmettre et/ou recevoir des transmissions sur la bande VHF;

4) «registre central», un registre dans lequel le gestionnaire national des fréquences consigne, pour chaque assignation de fréquence, les détails nécessaires sur les plans opérationnel, technique et administratif conformément au règlement (UE) n° 677/2011;

5) «conversion à 8,33 kHz», le remplacement d'une assignation de fréquence consignée dans le registre central et utilisant un espacement entre canaux de 25 kHz par une assignation de fréquence utilisant un espacement entre canaux de 8,33 kHz;

6) «assignation de fréquence», l'autorisation donnée par un État membre d'utiliser une fréquence ou un canal radioélectrique selon des conditions spécifiées aux fins de l'utilisation d'un équipement radio;

7) «exploitant», une personne, une organisation ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs;

8) «vols effectués selon les règles de vol à vue», tous les vols effectués selon les règles de vol à vue au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale («la convention de Chicago»);

9) «aéronef d'État», tout aéronef utilisé par les services militaires, des douanes ou de police;

▼B

10) «exploitation avec porteuse décalée», une situation où la couverture opérationnelle spécifiée ne peut être assurée par un émetteur au sol unique et où, afin de réduire au minimum les problèmes d'interférences, les signaux émis par deux ou plusieurs émetteurs au sol sont décalés par rapport à la fréquence centrale nominale du canal;

11) «équipement radio d'aéronef», une ou plusieurs radios embarquées à bord d'un aéronef et utilisées par un membre habilité de l'équipage de conduite pendant le vol;

12) «mise à niveau d'une radio», le remplacement d'une radio par une radio d'un autre modèle ou portant un numéro de type différent;

13) «couverture opérationnelle spécifiée», le volume d'espace aérien où est assuré un service particulier et à l'intérieur duquel les fréquences attribuées à ce service sont protégées;

14) «unité de contrôle de la circulation aérienne» (ou «unité ATC»), un centre de contrôle régional, une unité de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome;

15) «poste de travail», le mobilier et les équipements techniques à l'aide desquels un membre du personnel des services de la circulation aérienne (ou «ATS») exécute les tâches liées à ses responsabilités d'exploitation;

16) «radiotéléphonie», une forme de radiocommunication principalement destinée à l'échange d'informations sous forme vocale;

17) «lettre d'accord», un accord entre deux unités ATS adjacentes, qui spécifie la manière dont leurs responsabilités respectives en matière d'ATS doivent être coordonnées;

18) «Système intégré de traitement initial des plans de vol» (ou «IFPS»), un système faisant partie du réseau européen de gestion du trafic aérien, par le truchement duquel un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol, chargé de réceptionner, de valider et de diffuser les plans de vol, est fourni à l'intérieur de l'espace aérien couvert par le présent règlement;

19) «aéronef d'État de type "transport"», un aéronef d'État à voilure fixe conçu pour assurer le transport de personnes et/ou de marchandises;

20) «exploitant d'aéroport», l'entité gestionnaire d'un aéroport au sens du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil ([1]);

21) «communication du contrôle d'exploitation», une communication effectuée par des exploitants d'aéronefs, qui influence également la sécurité et la régularité du transport aérien, et l'efficacité des vols.

([1]) JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

▼B

Article 4

Exigences d'interopérabilité et de performance de l'équipement radio

1. Les fabricants de radios destinées à être exploitées dans la bande VHF, ou leurs mandataires établis dans l'Union, veillent à ce que, à partir du 17 novembre 2013, toutes les radios mises sur le marché soient dotées d'une capacité de communication à 8,33 kHz d'espacement entre canaux.

2. Les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants et les autres utilisateurs ou propriétaires de radios veillent à ce que tout équipement radio mis en service à partir du 17 novembre 2013 soit capable d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz.

3. Les États membres veillent à ce que les aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel ou l'autorisation de vol individuelle a été délivré(e) pour la première fois dans l'Union à partir du 17 novembre 2013 et contient une exigence en matière d'équipement radio soient pourvus de radios capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz.

4. Les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants et les autres utilisateurs ou propriétaires de radios veillent à ce que, à partir du 17 novembre 2013, leurs radios intègrent la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz lorsqu'elles font l'objet d'une mise à niveau.

5. Les États membres veillent à ce que, le 31 décembre 2017 au plus tard, toutes les radios soient capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz, à l'exception des radios au sol exploitées par les fournisseurs de services de navigation aérienne.

6. Outre la capacité de fonctionner avec un espacement entre canaux de 8,33 kHz, les équipements visés aux paragraphes 1 à 5 doivent pouvoir être syntonisés sur des canaux espacés de 25 kHz.

7. Les utilisateurs ou propriétaires de radios au sol capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz veillent à ce que les performances de ce type de radios et des composants émetteur/récepteur au sol soient conformes aux normes de l'OACI spécifiées à l'annexe II, point 1.

8. Les utilisateurs ou propriétaires d'un équipement radio d'aéronef capable d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz veillent à ce que les performances de ce type de radios soient conformes aux normes de l'OACI spécifiées à l'annexe II, point 2.

Article 5

Obligations incombant aux exploitants

1. Un exploitant n'exploite un aéronef au-dessus du FL 195 que si l'équipement radio de l'aéronef est capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

▼B

2. À partir du 1er janvier 2014, un exploitant n'exploite un aéronef selon les règles de vol aux instruments dans les classes A, B ou C d'espace aérien des États membres figurant à l'annexe I que si l'équipement radio de l'aéronef est capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

3. En ce qui concerne les obligations d'emport d'équipement radio d'espacement entre canaux de 8,33 kHz visées au paragraphe 2, un exploitant n'exploite un aéronef selon les règles de vol à vue dans des zones où s'applique l'espacement entre canaux de 8,33 kHz que si l'équipement radio de l'aéronef est capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

4. Sans préjudice de l'article 2, paragraphe 5, à partir du 1er janvier 2018, un exploitant n'exploite un aéronef dans un espace aérien où l'emport d'une radio est obligatoire que si l'équipement radio de l'aéronef est capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

Article 6

Exigences relatives aux conversions de 8,33 kHz

1. Les États membres veillent à ce que, pour les secteurs dont le niveau inférieur se situe au FL 195 ou au-dessus, toutes les assignations de fréquence pour les communications vocales soient converties à l'espacement entre canaux de 8,33 kHz.

2. Si, dans des circonstances exceptionnelles, les dispositions du paragraphe 1 ne peuvent être respectées, les États membres en communiquent les raisons à la Commission.

▼M1

3. Les États membres figurant à l'annexe I effectuent, le 31 décembre 2014 au plus tard, un certain nombre de nouvelles conversions à l'espacement entre canaux de 8,33 kHz. Ce nombre équivaut à 25 % au moins du nombre total des assignations de fréquence, avec espacement de 25 kHz, consignées dans le registre central et attribuées aux ACC (centres de contrôle régional) de l'État membre. Ces conversions ne sont pas limitées aux assignations de fréquence à un ACC et ne concernent pas les assignations de fréquence pour les communications du contrôle d'exploitation.

▼B

4. Le nombre total des assignations de fréquence attribuées à un ACC, avec espacement de 25 kHz, visé au paragraphe 3 ne tient pas compte:

a) des assignations de fréquence pour lesquelles l'exploitation avec porteuse décalée dans un espacement entre canaux de 25 kHz est utilisée;

b) des assignations de fréquence qui restent dans un espacement entre canaux de 25 kHz à la suite d'une obligation de sécurité;

c) des assignations de fréquence à 25 kHz d'espacement utilisées pour prendre en charge un aéronef d'État.

5. Les États membres figurant à l'annexe I communiquent à la Commission, le 31 décembre 2013 au plus tard, le nombre de conversions réalisables en vertu du paragraphe 3.

▼B

6. Si l'objectif des 25 % visé aux paragraphes 3 et 4 ne peut être atteint, l'État membre justifie, dans sa communication à la Commission, les raisons pour lesquelles l'objectif des 25 % n'a pas été atteint et propose une autre date à laquelle les conversions seront effectuées.

7. Dans sa communication à la Commission, l'État membre identifie également les assignations de fréquence qui ne peuvent être converties et justifie les raisons de l'impossibilité de les convertir.

8. Les États membres figurant à l'annexe I veillent à ce que, à partir du 1er janvier 2015, toutes les assignations de fréquence pour les communications du contrôle d'exploitation consignées dans le registre central soient des assignations de fréquence à 8,33 kHz d'espacement.

9. Si, pour des raisons techniques, les dispositions du paragraphe 8 ne peuvent être respectées, les États membres communiquent à la Commission, le 31 décembre 2014 au plus tard, les assignations de fréquence pour les communications du contrôle d'exploitation qui ne seront pas converties et justifient les absences de conversion.

10. Les États membres veillent à ce que, le 31 décembre 2018 au plus tard, toutes les assignations de fréquence soient converties à l'espacement entre canaux de 8,33 kHz, à l'exception:

a) des assignations de fréquence qui restent dans un espacement entre canaux de 25 kHz à la suite d'une obligation de sécurité;

b) des assignations de fréquence à 25 kHz d'espacement utilisées pour prendre en charge un aéronef d'État.

Article 7

Obligations incombant aux fournisseurs de services de navigation aérienne

1. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que leurs systèmes de communications vocales fondés sur l'espacement entre canaux de 8,33 kHz permettent une communication vocale acceptable du point de vue opérationnel entre les contrôleurs et les pilotes dans la couverture opérationnelle spécifiée.

2. Les fournisseurs de services de navigation aérienne mettent en œuvre, dans leurs systèmes de traitement des données de vol, les processus de notification et de coordination initiale conformément au règlement (CE) no 1032/2006 de la Commission ([1]), comme suit:

a) les informations concernant la capacité d'un vol d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz sont transmises entre les unités ATC;

([1]) JO L 186 du 7.7.2006, p. 27.

▼B

b) les informations concernant la capacité d'un vol d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz sont mises à disposition au poste de travail approprié;

c) le contrôleur dispose des moyens de modifier les informations concernant la capacité d'un vol d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz.

Article 8

Procédures associées

1. Les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants et les autres utilisateurs de radios veillent à ce que l'ensemble des six chiffres de l'identifiant numérique soient utilisés pour identifier le canal de transmission dans les communications radiotéléphoniques, sauf si les cinquième et sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres sont utilisés.

2. Les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants et les autres utilisateurs de radios veillent à ce que leurs procédures de communication vocale air-sol soient conformes aux dispositions de l'OACI spécifiées à l'annexe II, point 3.

3. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que les procédures applicables aux aéronefs pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz et aux aéronefs non pourvus d'un tel équipement soient spécifiées dans les lettres d'accord entre les unités ATS.

4. Tous les exploitants et les agents agissant pour leur compte veillent à ce que la lettre Y soit insérée au point 10 du plan de vol pour les aéronefs pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

5. Les exploitants et les agents agissant pour leur compte veillent à ce que, pour un vol prévu dans un espace aérien où l'emport de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz est obligatoire, l'indicateur approprié soit inscrit dans le plan de vol pour les aéronefs qui ne sont pas pourvus d'un tel équipement mais qui ont obtenu une dérogation à ladite obligation d'emport.

6. En cas de changement de la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz pour un vol donné, les exploitants ou les agents agissant pour leur compte envoient un message de modification à l'IFPS en insérant l'indicateur approprié au point correspondant.

7. Le gestionnaire de réseau veille à ce que l'IFPS traite et distribue les informations concernant la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz reçues dans les plans de vol.

Article 9

Dispositions relatives aux aéronefs d'État

1. Les États membres veillent à ce que les aéronefs d'État de type «transport» effectuant des vols au-dessus du FL 195 soient pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

▼B

2. Si, du fait de contraintes liées à la passation des marchés, les dispositions du paragraphe 1 ne peuvent être respectées, les États membres veillent à ce que, le 31 décembre 2012 au plus tard, les aéronefs d'État de type «transport» effectuant des vols au-dessus du FL 195 soient pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

3. Les États membres veillent à ce que les aéronefs d'État non destinés au transport effectuant des vols au-dessus du FL 195 soient pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

4. Les États membres peuvent autoriser le non-respect des dispositions du paragraphe 3 en raison:

a) de contraintes techniques ou budgétaires impérieuses;

b) de contraintes liées à la passation des marchés.

5. Lorsque, du fait de contraintes liées à la passation des marchés, les dispositions du paragraphe 3 ne peuvent être respectées, les États membres veillent à ce que, le 31 décembre 2015 au plus tard, les aéronefs d'État non destinés au transport effectuant des vols au-dessus du FL 195 soient pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

6. Les États membres veillent à ce que les nouveaux aéronefs d'État mis en service à partir du 1er janvier 2014 soient pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

7. Les États membres veillent à ce que, à partir du 1er janvier 2014, lorsque les radios embarquées sur les aéronefs d'État font l'objet d'une mise à niveau, les nouvelles radios soient capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz.

8. Les États membres veillent à ce que tous les aéronefs d'État soient pourvus, le 31 décembre 2018 au plus tard, de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

9. Sans préjudice des procédures nationales relatives à la communication d'informations concernant les aéronefs d'État, les États membres communiquent à la Commission, le 30 juin 2018 au plus tard, la liste des aéronefs d'État qui ne peuvent pas être pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz conformément au paragraphe 8, en raison:

a) de contraintes techniques ou budgétaires impérieuses;

b) de contraintes liées à la passation des marchés.

10. Lorsque, du fait de contraintes liées à la passation des marchés, les dispositions du paragraphe 8 ne peuvent être respectées, les États membres communiquent également à la Commission, le 30 juin 2018 au plus tard, la date à laquelle les aéronefs concernés seront pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz. La date communiquée ne doit pas être postérieure au 31 décembre 2020.

11. Les dispositions du paragraphe 8 ne s'appliquent pas aux aéronefs d'État qui seront retirés du service opérationnel au 31 décembre 2025.

▼B

12. Les prestataires de services de la circulation aérienne veillent à ce que les aéronefs d'État non pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz puissent être pris en charge, à condition qu'ils puissent être traités de manière sûre dans les limites de capacité du système de gestion du trafic aérien, par des assignations de fréquence UHF ou à 25 kHz d'espacement.

13. Les États membres publient, dans leurs publications nationales d'information aéronautique, les procédures de gestion des aéronefs d'État non pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

14. Les prestataires de services de la circulation aérienne communiquent sur une base annuelle, à l'État membre qui les a désignés, leurs plans pour la gestion des aéronefs d'État non pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz, en tenant compte des limites de capacité liées aux procédures visées au paragraphe 13.

Article 10

Exigences en matière de sécurité

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que toute modification des systèmes existants visés à l'article 2, paragraphe 1, ou l'introduction de nouveaux systèmes, est précédée d'une évaluation de la sécurité, comprenant l'identification des dangers et l'évaluation et l'atténuation des risques, effectuée par les parties concernées. Lors de cette évaluation de la sécurité, il est tenu compte au minimum des exigences figurant à l'annexe III.

Article 11

Conformité ou aptitude à l'emploi de composants

1. Avant de publier une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi en vertu de l'article 5 du règlement (CE) n° 552/2004, les fabricants de composants des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, du présent règlement évaluent la conformité ou l'aptitude à l'emploi de ces composants conformément aux exigences définies à l'annexe IV, partie A, du présent règlement.

2. Lorsqu'un certificat délivré conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil [1] s'applique aux composants, il est considéré comme une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi s'il inclut la démonstration de la conformité avec les exigences d'interopérabilité, de performance et de sécurité applicables du présent règlement.

Article 12

Vérification des systèmes

1. Les fournisseurs de services de navigation aérienne qui peuvent démontrer ou ont démontré à leur autorité de surveillance nationale qu'ils remplissent les conditions posées à l'annexe V procèdent à une vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, conformément aux exigences définies à l'annexe IV, partie C.

[1] JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

▼B

2. Les fournisseurs de services de navigation aérienne qui ne peuvent pas démontrer qu'ils remplissent les conditions posées à l'annexe V sous-traitent à un organisme notifié une vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1. La vérification est effectuée conformément aux exigences définies à l'annexe IV, partie D.

3. Lorsqu'un certificat délivré conformément au règlement (CE) n° 216/2008 s'applique aux systèmes, il est considéré comme une déclaration CE de vérification s'il inclut la démonstration de la conformité avec les exigences d'interopérabilité, de performance et de sécurité applicables du présent règlement.

Article 13

Exigences complémentaires

1. Les États membres veillent à ce que toutes les parties intéressées soient dûment informées des exigences définies dans le présent règlement et soient convenablement formées aux fonctions qu'elles exercent.

2. Le gestionnaire de réseau veille à ce que les membres du personnel d'exploitation de l'IFPS dans le cadre de la planification des vols soient dûment informés des exigences définies dans le présent règlement et soient convenablement formés aux fonctions qu'ils exercent.

3. Les fournisseurs de services de navigation aérienne:

a) élaborent et actualisent des manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires pour permettre à l'ensemble de leur personnel concerné d'appliquer le présent règlement;

b) veillent à ce que les manuels visés au point a) soient accessibles et tenus à jour, et que leur mise à jour et leur diffusion fassent l'objet d'une gestion adéquate en matière de qualité et de documentation;

c) veillent à ce que les méthodes de travail et les procédures d'exploitation soient conformes au présent règlement.

4. Le gestionnaire de réseau veille à ce que le service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol:

a) élabore et actualise des manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires pour permettre à l'ensemble du personnel concerné d'appliquer le présent règlement;

b) veille à ce que les manuels visés au point a) soient accessibles et tenus à jour, et que leur mise à jour et leur diffusion fassent l'objet d'une gestion adéquate en matière de qualité et de documentation;

c) veille à ce que les méthodes de travail et les procédures d'exploitation soient conformes au présent règlement.

5. Les exploitants veillent à ce que les membres du personnel qui utilisent l'équipement radio soient dûment informés du présent règlement, qu'ils soient convenablement formés à l'utilisation de cet équipement, et que des instructions soient disponibles dans le cockpit dans la mesure du possible.

▼B

6. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer le respect des dispositions du présent règlement, notamment en faisant paraître les informations utiles dans leurs publications nationales d'information aéronautique.

Article 14

Dérogations

1. Dans le cadre de l'article 4, premier alinéa, du règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission ([1]), les États membres peuvent accorder des dérogations temporaires aux obligations de l'article 5, paragraphe 1, du présent règlement relatives à l'emport d'équipement à bord des aéronefs pour les vols effectués selon les règles de vol à vue.

2. Les États membres peuvent prendre des mesures locales accordant des dérogations aux dispositions de l'article 4, paragraphe 5, de l'article 5, paragraphe 4, et de l'article 6, paragraphe 10, pour des cas ayant une incidence limitée sur le réseau.

3. Les États membres qui prennent les mesures locales visées au paragraphe 2 communiquent à la Commission, au plus tard une année avant les dates fixées à l'article 4, paragraphe 5, à l'article 5, paragraphe 4, et à l'article 6, paragraphe 10, les informations détaillées qui justifient la nécessité de prévoir des dérogations.

4. Dans les six mois suivant la réception des informations détaillées de la part des États membres en vertu du paragraphe 3 et après consultation du gestionnaire de réseau, la Commission peut réexaminer toute dérogation accordée en vertu du paragraphe 2 s'il s'avère que l'incidence sur le réseau n'est pas limitée.

Article 15

Abrogation

Le règlement (CE) n° 1265/2007 est abrogé.

Article 16

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

([1]) JO L 128 du 16.5.2006, p. 3.

▼B

ANNEXE I

États membres visés aux articles 5 et 6

Les États membres visés à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 6, paragraphes 3, 5 et 8, sont les suivants:

— Allemagne,

— Irlande,

— France,

— Italie,

— Luxembourg,

— Hongrie,

— Pays-Bas,

— Autriche,

— Royaume-Uni.

▼B

ANNEXE II

▼M2

Dispositions de l'OACI visées aux articles 4 et 8

1. Chapitre 2 «Service mobile aéronautique», section 2.1 «Caractéristiques des systèmes de communication VHF air-sol» et section 2.2 «Caractéristiques de système de l'installation au sol» de l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume III, 2e partie (deuxième édition — juillet 2007, intégrant l'amendement 90).

2. Chapitre 2 «Service mobile aéronautique», section 2.1 «Caractéristiques des systèmes de communication VHF air-sol», section 2.3.1 «Fonction émission» et section 2.3.2 «Fonction réception», à l'exclusion de la sous-section 2.3.2.8 «VDL — Performances d'immunité à l'égard du brouillage» de l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume III, 2e partie (deuxième édition — juillet 2007, intégrant l'amendement 90).

▼M3

3. Section 12.3.1.5 «8.33 kHz channel spacing» du document OACI PANS-ATM 4444 (seizième édition — 2016, intégrant l'amendement no 7 A).

▼B

ANNEXE III

Exigences visées à l'article 10, à prendre en considération lors de l'évaluation de la sécurité

1. Les exigences d'interopérabilité et de performance définies à l'article 4, paragraphes 6, 7 et 8, et à l'article 7, paragraphes 1 et 2, sont prises en considération lors de l'évaluation de la sécurité.

2. Les exigences relatives aux procédures associées définies à l'article 8 sont prises en considération lors de l'évaluation de la sécurité.

3. Les arrangements relatifs aux aéronefs d'État définies à l'article 9, paragraphes 13 et 14, sont prises en considération lors de l'évaluation de la sécurité.

4. Les exigences visant à assurer le respect du règlement définies à l'article 13, paragraphes 1, 2, 5 et 6, sont prises en considération lors de l'évaluation de la sécurité.

5. Lorsqu'une assignation de fréquence doit être convertie à un espacement entre canaux de 8,33 kHz, les États membres veillent à ce que la nouvelle assignation de fréquence soit testée pendant une période d'essai d'une durée appropriée lors de laquelle la sécurité de l'exploitation est vérifiée, avant enregistrement dans le registre central.

6. Les États membres veillent à ce que les conversions à l'espacement entre canaux de 8,33 kHz soient effectuées en tenant compte des documents d'orientation de l'OACI sur les critères en matière de planification de fréquences décrits dans la 2e partie – «VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria» – du manuel de gestion des fréquences EUR – doc. EUR 011 de l'OACI.

7. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que les procédures de gestion des aéronefs non équipés pour les communications à 8,33 kHz d'espacement, et exploités dans un espace aérien où l'emport de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz est obligatoire, soient publiées et appliquées le cas échéant.

8. Les fournisseurs de services de navigation aérienne et/ou les exploitants d'aéroport veillent à ce que les procédures de gestion des véhicules non équipés pour les communications à 8,33 kHz d'espacement dans les zones aéroportuaires utilisant un espacement entre canaux de 8,33 kHz soient publiées et appliquées le cas échéant.

9. Les États membres qui convertissent des assignations de fréquence à l'espacement entre canaux de 8,33 kHz dans une partie quelconque de leur espace aérien:

   a) veillent à ce que les exploitants d'aéronefs effectuant des vols dans un tel espace aérien soient informés du fait que ces aéronefs doivent être pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz;

   b) veillent à ce qu'une formation adéquate soit dispensée aux membres de l'équipage de conduite qui utilisent des radios dotées d'une capacité de communication à 25 kHz d'espacement dans un espace aérien où l'emport de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz est obligatoire, comme spécifié à l'article 2, paragraphe 5;

   c) procèdent à une évaluation de la sécurité locale avant conversion, qui prend en considération l'ensemble du trafic susceptible de traverser cet espace aérien et tout problème pouvant découler du système de communications vocales en vigueur dans l'ensemble de l'espace aérien environnant.

▼B

ANNEXE IV

PARTIE A

Exigences relatives à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des composants visées à l'article 11

1. Les activités de vérification démontrent la conformité ou l'aptitude à l'emploi des composants au regard des exigences en matière de performance du présent règlement lorsqu'ils fonctionnent dans l'environnement d'essai.

2. L'application, par le fabricant, du module décrit dans la partie B est considérée comme une procédure appropriée d'évaluation de la conformité pour garantir et déclarer la conformité des composants. Des procédures équivalentes ou plus strictes sont également admises.

PARTIE B

Module de contrôle interne de la fabrication

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union, qui remplit les obligations définies au point 2, garantit et déclare que les composants concernés satisfont aux exigences du présent règlement. Le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union doit rédiger une déclaration écrite de conformité ou d'aptitude à l'emploi conformément à l'annexe III, point 3, du règlement (CE) n° 552/2004.

2. Le fabricant établit la documentation technique décrite au point 4. Lui-même ou son mandataire établi dans l'Union doit, pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication des composants, la tenir à la disposition des autorités de surveillance nationales compétentes à des fins d'inspection et à la disposition des fournisseurs de services de navigation aérienne qui intègrent ces composants dans leurs systèmes. Le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union informe les États membres du lieu où la documentation technique précitée est tenue à disposition et des modalités de cette mise à disposition.

3. Lorsque le fabricant n'est pas établi dans l'Union, il désigne la ou les personnes responsables de la mise sur le marché de l'Union des composants. Ces personnes informent les États membres du lieu où la documentation technique est tenue à disposition et des modalités de cette mise à disposition.

4. La documentation technique doit démontrer la conformité des composants aux exigences du présent règlement. Dans la mesure nécessaire à l'évaluation, elle doit couvrir la conception, la fabrication et le fonctionnement des composants.

5. Le fabricant ou son mandataire conserve, avec la documentation technique, une copie de la déclaration de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

PARTIE C

Exigences relatives à la vérification des systèmes visées à l'article 12, paragraphe 1

1. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, démontre la conformité de ces systèmes avec les exigences d'interopérabilité, de performance et de sécurité définies par le présent règlement, dans un environnement d'évaluation qui reflète les conditions opérationnelles de ces systèmes. En particulier:

   — la vérification des systèmes de communications démontre qu'un espacement entre canaux de 8,33 kHz est utilisé pour les communications vocales conformément à l'article 4, et que la performance des systèmes de communications vocales fondés sur un espacement de 8,33 kHz est conforme aux dispositions de l'article 4, paragraphe 7,

▼B

— la vérification des systèmes de traitement des données de vol démontre que la fonctionnalité décrite à l'article 7, paragraphe 2, est mise en œuvre de manière appropriée.

2. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, est menée conformément à des pratiques d'essai appropriées et reconnues.

3. Les outils d'essai utilisés pour la vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, sont dotés des fonctionnalités appropriées.

4. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, fournit les éléments du dossier technique visé à l'annexe IV, point 3, du règlement (CE) n° 552/2004, ainsi que les éléments suivants:

— la description de la mise en œuvre,

— le rapport des inspections et des essais effectués avant la mise en service des systèmes.

5. Le fournisseur de services de navigation aérienne gère les activités de vérification, et notamment:

— détermine l'environnement d'évaluation opérationnelle et technique approprié reflétant l'environnement opérationnel réel,

— vérifie que le plan d'essai décrit l'intégration des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, dans un environnement d'évaluation opérationnelle et technique,

— vérifie que le plan d'essai couvre la totalité des exigences applicables en matière d'interopérabilité, de performance et de sécurité du présent règlement,

— veille à la cohérence et à la qualité de la documentation technique et du plan d'essai,

— planifie l'organisation de l'essai, le personnel, l'installation et la configuration de la plateforme d'essai,

— effectue les inspections et les essais prévus dans le plan d'essai,

— rédige le rapport présentant les résultats des inspections et des essais.

6. Le fournisseur de services de navigation aérienne veille à ce que les systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, utilisés dans un environnement d'évaluation opérationnelle, soient conformes aux exigences d'interopérabilité, de performance et de sécurité définies par le présent règlement.

7. Après que la vérification de la conformité a été menée à bien, les fournisseurs de services de navigation aérienne établissent la déclaration CE de vérification des systèmes et la soumettent à l'autorité de surveillance nationale, accompagnée du dossier technique, comme prévu par l'article 6 du règlement (CE) n° 552/2004.

PARTIE D

Exigences relatives à la vérification des systèmes visées à l'article 12, paragraphe 2

1. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, démontre la conformité de ces systèmes avec les exigences d'interopérabilité, de performance et de sécurité définies par le présent règlement, dans un environnement d'évaluation qui reflète les conditions opérationnelles de ces systèmes. En particulier:

— la vérification des systèmes de communications démontre qu'un espacement entre canaux de 8,33 kHz est utilisé pour les communications vocales conformément à l'article 4, et que la performance des systèmes de communications vocales fondés sur un espacement de 8,33 kHz est conforme aux dispositions de l'article 4, paragraphe 7,

▼B

— la vérification des systèmes de traitement des données de vol démontre que la fonctionnalité décrite à l'article 7, paragraphe 2, est mise en œuvre de manière appropriée.

2. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, est menée conformément à des pratiques d'essai appropriées et reconnues.

3. Les outils d'essai utilisés pour la vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, sont dotés des fonctionnalités appropriées.

4. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, fournit les éléments du dossier technique visé à l'annexe IV, point 3, du règlement (CE) n° 552/2004, ainsi que les éléments suivants:

— la description de la mise en œuvre,

— le rapport des inspections et des essais effectués avant la mise en service des systèmes.

5. Le fournisseur de services de navigation aérienne détermine l'environnement d'évaluation opérationnelle et technique approprié reflétant l'environnement opérationnel réel et fait procéder aux activités de vérification par un organisme notifié.

6. L'organisme notifié gère les activités de vérification et, notamment:

— vérifie que le plan d'essai décrit l'intégration des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, dans un environnement d'évaluation opérationnelle et technique,

— vérifie que le plan d'essai couvre la totalité des exigences applicables en matière d'interopérabilité, de performance et de sécurité du présent règlement,

— veille à la cohérence et à la qualité de la documentation technique et du plan d'essai,

— planifie l'organisation de l'essai, le personnel, l'installation et la configuration de la plateforme d'essai,

— effectue les inspections et les essais prévus dans le plan d'essai,

— rédige le rapport présentant les résultats des inspections et des essais.

7. L'organisme notifié veille à ce que les systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, utilisés dans un environnement d'évaluation opérationnelle, soient conformes aux exigences d'interopérabilité, de performance et de sécurité définies par le présent règlement.

8. Après que les tâches de vérification ont été menées à bien, l'organisme notifié établit un certificat de conformité en relation avec les tâches qu'il a effectuées.

9. Ensuite, le fournisseur de services de navigation aérienne établit la déclaration CE de vérification des systèmes et la soumet à l'autorité de surveillance nationale, accompagnée du dossier technique, comme prévu par l'article 6 du règlement (CE) n° 552/2004.

▼B

ANNEXE V

Conditions visées à l'article 12

1. Le fournisseur de services de navigation aérienne instaure, au sein de son organisation, des méthodes en matière de rapports qui garantissent et démontrent l'impartialité et l'indépendance de jugement dans les activités de vérification.

2. Le fournisseur de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications s'acquitte de ses tâches avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne fasse l'objet d'aucune pression ni incitation, notamment de nature financière, qui pourrait affecter son jugement ou les résultats de ses enquêtes, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des vérifications.

3. Le fournisseur de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications ait un accès aux équipements qui permette d'effectuer correctement les vérifications requises.

4. Le fournisseur de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications jouisse d'une bonne formation technique et professionnelle, ait une connaissance satisfaisante des exigences des vérifications qu'il doit effectuer, une expérience adéquate de ces opérations et la capacité requise pour établir les déclarations, les enregistrements et les rapports démontrant que les vérifications ont été effectuées.

5. Le fournisseur de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications puisse exécuter celles-ci en toute impartialité. La rémunération de chaque agent n'est fonction ni du nombre des vérifications qu'il a effectuées ni du résultat de ces vérifications.