Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1079/2012 AL COMISIEI

din 16 noiembrie 2012

de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de voce pentru cerul unic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 320, 17.11.2012, p. 14)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 657/2013 al Comisiei din 10 iulie 2013	L 190	37	11.7.2013
►M2	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/2345 al Comisiei din 14 decembrie 2016	L 348	11	21.12.2016

▼B

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1079/2012 AL COMISIEI

din 16 noiembrie 2012

de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de voce pentru cerul unic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe privind introducerea coordonată a comunicațiilor de voce aer-sol bazate pe un ecart între canale de 8,33 kHz.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică tuturor aparatelor radio care funcționează în banda 117,975-137 MHz (banda VHF) alocată serviciului aeronautic mobil de rută, inclusiv sistemelor, componentelor și procedurilor aferente.

(2) Prezentul regulament se aplică sistemelor de prelucrare a datelor de zbor care deservesc unitățile de control al traficului aerian care furnizează servicii traficului aerian general, componentelor și procedurilor aferente.

(3) Prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor efectuate în cadrul traficului aerian general în spațiul aerian al regiunii EUR a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în care statele membre sunt responsabile de furnizarea unor servicii de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]).

(4) Cerințele de conversie nu se aplică asignărilor de frecvențe:

(a) care rămân cu ecartul dintre canale de 25 kHz pe frecvențele următoare:

(i) frecvența de urgență (121,5 MHz);

(ii) frecvența auxiliară pentru operațiunile de căutare și salvare (123,1 MHz);

(iii) frecvențele pentru legătura de date digitală VHF (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz și 136,975 MHz);

(iv) frecvențele sistemelor de comunicații, adresare și raportare aflate la bord (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz și 131,825 MHz);

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

▼B

(b) când se utilizează operarea cu purtătoare decalată pe o frecvență cu ecart între canale de 25 kHz.

(5) Capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz nu va fi necesară la aparatele radio concepute să opereze exclusiv pe una sau mai multe asignări de frecvență care se mențin cu ecartul dintre canale de 25 kHz.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004. Se aplică, de asemenea, următoarele definiții:

1. „canal” înseamnă un indicator numeric utilizat în legătură cu sintonizarea echipamentelor de comunicații de voce, care permite identificarea unică a frecvenței radio și a ecartului dintre canale care trebuie aplicate;

2. „ecart dintre canale de 8,33 kHz” (ecartul de 8,33 kHz) înseamnă un ecart între canale unde frecvențele centrale nominale sunt separate prin paliere de 8,33 kHz;

3. „echipament radio” înseamnă orice dispozitiv instalat, portabil sau portativ, proiectat pentru a transmite și/sau recepționa transmisii în banda VHF;

4. „registru central” înseamnă un registru în care administratorul frecvențelor la nivel național înregistrează detaliile necesare de ordin operațional, tehnic și administrativ pentru fiecare asignare de frecvență, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 677/2011;

5. „conversie la 8,33 kHz” înseamnă înlocuirea unei asignări de frecvență înregistrate în registrul central și care utilizează un ecart dintre canale de 25 kHz cu o asignare de frecvență care utilizează ecartul dintre canale de 8,33 kHz;

6. „asignare de frecvență” înseamnă autorizația acordată de un stat membru pentru utilizarea unei frecvențe radio sau a unui canal de frecvențe radio în condițiile prevăzute pentru operarea de echipamente radio;

7. „operator” înseamnă o persoană, o organizație sau o întreprindere care exploatează aeronave sau oferă servicii de exploatare a acestora;

8. „zboruri efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere” (zboruri VFR) înseamnă orice zboruri efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere definite în anexa 2 la Convenția de la Chicago din 1944 privind Aviația Civilă Internațională (Convenția de la Chicago);

9. „aeronavă de stat” înseamnă orice aeronavă utilizată de autoritățile militare, vamale și polițienești;

▼B

10. „operare cu purtătoare decalată” înseamnă o situație în care acoperirea operațională specificată nu poate fi asigurată de un singur transmițător de la sol și în care, pentru reducerea la minimum a problemelor de interferență, semnalele de la două sau mai multe transmițătoare de la sol sunt decalate față de frecvența centrală nominală a canalului;

11. „echipamente radio ale aeronavei” înseamnă unul sau mai multe aparate radio aflate la bordul unei aeronave și utilizate de un membru autorizat al echipajului în timpul zborului;

12. „modernizare a echipamentelor radio” înseamnă înlocuirea unui echipament radio cu echipament radio de un alt model sau cu alt număr de tip;

13. „acoperire operațională specificată” înseamnă volumul de spațiu aerian în care este furnizat un anumit serviciu și în cadrul căruia frecvențele atribuite respectivului serviciu sunt protejate;

14. „unitate de control al traficului aerian” (unitate ATC) înseamnă un centru de control regional, o unitate de control de apropiere sau un turn de control al unui aerodrom;

15. „post de lucru” înseamnă dotările și echipamentele tehnice cu ajutorul cărora un membru al personalului serviciilor de trafic aerian (ATS) își execută sarcinile aferente activității sale;

16. „radiotelefonie” înseamnă o formă de radiocomunicație prevăzută, în principal, pentru schimbul de informații prin voce;

17. „scrisoare de acord” înseamnă un acord între două unități ATS adiacente, care specifică modul în care urmează să fie coordonate responsabilitățile lor în materie de servicii de trafic aerian;

18. „sistem integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor” (IFPS) înseamnă un sistem din cadrul rețelei europene de management al traficului aerian prin care se furnizează, în spațiul aerian reglementat de prezentul regulament, un serviciu centralizat de prelucrare și distribuție a planurilor de zbor, care se ocupă de recepționarea, validarea și distribuirea planurilor de zbor;

19. „aeronavă de stat de tip transport” înseamnă o aeronavă de stat cu aripă fixă, concepută în vederea transportului de persoane și/sau de mărfuri;

20. „operator de aeroport” înseamnă organismul de administrare a unui aeroport, astfel cum este definit în Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului ([1]);

21. „comunicarea controlului operațional” înseamnă comunicarea efectuată de operatorii de aeronave, care afectează în egală măsură siguranța transportului aerian, regularitatea și eficiența zborurilor.

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

▼B

Articolul 4

Interoperabilitatea și cerințele de performanță ale echipamentelor radio

(1) Producătorii de echipamente radio proiectate să opereze în banda VHF, sau reprezentanții lor autorizați stabiliți în Uniune, se asigură că de la 17 noiembrie 2013 toate echipamentele radio introduse pe piață dispun de capacitatea de a funcționa cu un ecart între canale de 8,33 kHz.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii și alți utilizatori sau deținători de echipamente radio se asigură că toate echipamentele radio puse în funcțiune de la 17 noiembrie 2013 dispun de capacitatea de a funcționa cu un ecart între canale de 8,33 kHz.

(3) Statele membre se asigură că aeronavele pentru care se emite un prim certificat individual de navigabilitate sau permis individual de zbor în Uniune după 17 noiembrie 2013 sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu un ecart între canale de 8,33 kHz.

(4) Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii și alți utilizatori sau deținători ai echipamentelor radio se asigură că de la 17 noiembrie 2013 echipamentele lor radio includ capacitatea de a funcționa cu un ecart între canale de 8,33 kHz ori de câte ori se face modenizarea echipamentelor radio.

(5) Statele membre se asigură că până la 31 decembrie 2017 cel târziu, toate echipamentele radio dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz, cu excepția echipamentelor radio de la sol operate de furnizori de servicii de navigație aeriană.

(6) În afară de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz, echipamentele menționate la alineatele (1)-(5) trebuie să se sintonizeze la canalele cu ecart de 25 kHz.

(7) Utilizatorii sau deținătorii de echipamente radio la sol care au capacitatea de a utiliza un ecart între canale de 8,33 kHz se asigură că performanța acestor echipamente și componentele de sol emițător/receptor respectă standardele OACI prevăzute la punctul 1 din anexa II.

(8) Utilizatorii sau deținătorii de echipamente radio de bord care au capacitatea de a funcționa cu un ecart între canale de 8,33 kHz se asigură că performanța acestor echipamente respectă standardele OACI prevăzute la punctul 2 din anexa II.

Articolul 5

Obligații ale operatorilor

(1) Operatorii exploatează o aeronavă deasupra FL 195 numai atunci când echipamentele radio de bord dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

▼B

(2) De la 1 ianuarie 2014, operatorii exploatează o aeronavă care zboară în conformitate cu regulile de zbor instrumental în clasa de spațiu aerian A, B sau C a statelor membre prevăzute în anexa I numai atunci când echipamentele radio de bord dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

(3) În ceea ce privește cerințele de dotare la bord cu echipamente radio cu capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz de la alineatul (2), operatorii exploatează o aeronavă care zboară în conformitate cu regulile de zbor la vedere în zonele cu ecart dintre canale de 8,33 kHz numai atunci când echipamentele radio de bord dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

(4) Fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (5), de la 1 ianuarie 2018, operatorii exploatează o aeronavă în spațiul aerian în care se aplică cerințele de dotare la bord cu echipamente radio numai atunci când echipamentele radio de bord dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

Articolul 6

Cerințe privind conversiile la 8,33 kHz

(1) Statele membre se asigură că în sectoarele cu nivelul inferior la sau peste FL 195, toate asignările de frecvență de voce se convertesc în frecvențe cu ecart între canale de 8,33 kHz.

(2) În cazul în care, în situații excepționale, nu pot fi respectate dispozițiile alineatului (1), statele membre comunică Comisiei motivele.

▼M1

(3) Statele membre prevăzute în anexa I implementează, până la 31 decembrie 2014 cel târziu, o serie de conversii noi la ecartul dintre canale de 8,33 kHz, echivalente cu cel puțin 25 % din numărul total al asignărilor de frecvență de 25 kHz înscrise în registrul central și alocate centrelor de control regional (CCR) ale statului membru. Aceste conversii nu se limitează la asignările de frecvență către CCR și nu includ asignările de frecvență pentru comunicațiile de control al operațiunilor.

▼B

(4) Numărul total de asignări de frecvență cu ecart de 25 kHz identificate la alineatul (3) nu include:

(a) asignările de frecvență unde se utilizează purtătoarea decalată cu ecart de 25 kHz;

(b) asignări de frecvență care rămân în ecartul de 25 kHz ca urmare a unei cerințe de siguranță;

(c) asignările de frecvență în ecartul de 25 kHz utilizate pentru aeronavele de stat.

(5) Statele membre prevăzute în anexa I comunică Comisiei, până la 31 decembrie 2013 cel târziu, numărul de conversii care pot fi realizate în condițiile de la alineatul (3).

▼B

(6) Dacă obiectivul de 25 % prevăzut la alineatele (3) și (4) nu poate fi realizat, statul membru trebuie să justifice în comunicarea adresată Comisiei de ce nu a realizat obiectivul de 25 % și să propună o dată alternativă până la care să realizeze conversiile restante.

(7) Comunicarea adresată Comisiei trebuie să conțină de asemenea asignările de frecvență pentru care conversia nu este fezabilă și motivele pentru care conversia nu este fezabilă.

(8) Statele membre prevăzute în anexa I se asigură că, de la 1 ianuarie 2015, toate asignările de frecvență pentru comunicațiile de control al operațiunilor publicate în registrul central sunt asignări de frecvență cu ecart între canale de 8,33 kHz.

(9) În cazurile în care, din motive tehnice, respectarea alineatului (8) nu poate fi asigurată, statele membre comunică Comisiei, până la 31 decembrie 2014 cel târziu, asignările de frecvență pentru comunicațiile de control al operațiunilor care nu vor fi convertite și își fundamentează decizia de a nu realiza conversiile.

(10) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2018 cel târziu, toate asignările de frecvență se convertesc în frecvențe cu ecart între canale de 8,33 kHz, cu excepția:

(a) asignărilor de frecvență care rămân în ecartul de 25 kHz ca urmare a unei cerințe de siguranță;

(b) asignările de frecvență în ecartul de 25 kHz utilizate pentru aeronavele de stat.

Articolul 7

Obligații ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele lor de comunicații de voce cu un ecart între canale de 8,33 kHz permit o comunicare vocală între controlori și piloți acceptabilă din punct de vedere operațional în limitele acoperirii operaționale specificate.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun în aplicare, în cadrul sistemelor lor de prelucrare a datelor de zbor, procedurile de notificare și coordonare inițială în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei ([1]) după cum urmează:

(a) informațiile cu privire la capacitatea unui zbor de a funcționa cu un ecart între canale de 8,33 kHz sunt transmise între unitățile ATC;

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

▼B

(b) informațiile cu privire la capacitatea unui zbor de a funcționa cu un ecart între canale de 8,33 kHz sunt puse la dispoziția postului de lucru adecvat;

(c) controlorul dispune de mijloacele necesare pentru a modifica informațiile cu privire la capacitatea unui zbor de a funcționa cu un ecart între canale de 8,33 kHz.

Articolul 8

Proceduri asociate

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii și alți utilizatori ai echipamentelor radio se asigură că, pentru identificarea canalului de transmisie în comunicațiile radiotelefonice, sunt folosite toate cele șase cifre ale indicatorului numeric, cu excepția cazului în care atât a cincea, cât și a șasea cifră sunt zero, caz în care se utilizează numai primele patru cifre.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii și alți utilizatori ai echipamentelor radio se asigură că procedurile lor de comunicare vocală aer-sol sunt conforme cu dispozițiile OACI prevăzute în anexa II punctul 3.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că procedurile aplicabile aeronavelor echipate cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz, precum și aeronavelor neechipate în acest sens sunt prevăzute în procedurile de coordonare dintre unitățile ATS.

(4) Toți operatorii și agenții care acționează în numele acestora se asigură că litera Y se inserează la elementul 10 al planului de zbor în cazul aeronavelor prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

(5) Operatorii și agenții care acționează în numele acestora se asigură că, atunci când planifică un zbor într-un spațiu aerian în care este obligatorie dotarea cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz, în planul de zbor al aeronavelor care nu sunt dotate cu aceste echipamente, dar care au fost exceptate de la această obligație, se include indicatorul adecvat.

(6) În cazul modificării capacității de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz pentru un anumit zbor, operatorii sau agenții care acționează în numele acestora trimit un mesaj de modificare către IFPS, inserând indicatorul adecvat la elementul corespunzător.

(7) Administratorul rețelei se asigură că IFPS prelucrează și distribuie informațiile privind capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz care au fost primite odată cu planurile de zbor.

Articolul 9

Dispoziții aplicabile aeronavelor de stat

(1) Statele membre se asigură că aeronavele de stat de tip transport care efectuează zboruri deasupra FL 195 sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

▼B

(2) Dacă există constrângeri în legătură cu achizițiile publice, care împiedică respectarea alineatului (1), statele membre se asigură că aeronavele de stat de tip transport care efectuează zboruri deasupra FL 195 sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz până la 31 decembrie 2012 cel târziu.

(3) Statele membre se asigură că aeronavele de stat, altele decât cele de tip transport, care efectuează zboruri deasupra FL 195 sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

(4) Statele membre pot permite nerespectarea alineatului (3) din următoarele motive:

(a) constrângeri inevitabile de natură tehnică sau financiară;

(b) constrângeri în legătură cu achizițiile publice.

(5) Dacă există restricții în legătură cu achizițiile publice, care împiedică respectarea alineatului (3), statele membre se asigură că aeronavele de stat, altele decât cele de tip transport, care efectuează zboruri deasupra FL 195 sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz până la 31 decembrie 2015 cel târziu.

(6) Statele membre se asigură că aeronavele de stat noi care sunt date în exploatare de la 1 ianuarie 2014 sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

(7) Statele membre se asigură că, de la 1 ianuarie 2014, la actualizările echipamentelor radio instalate la bordul aeronavelor de stat, noile echipamente radio dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz.

(8) Statele membre se asigură că toate aeronavele de stat sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz până la 31 decembrie 2018 cel târziu.

(9) Fără a aduce atingere procedurilor naționale privind comunicarea informațiilor privind aeronavele de stat, statele membre transmit Comisiei, până la 30 iunie 2018, lista aeronavelor de stat care nu pot fi prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz în conformitate cu alineatul (8) din următoarele motive:

(a) constrângeri inevitabile de natură tehnică sau financiară;

(b) constrângeri în legătură cu achizițiile publice.

(10) În cazul unor constrângeri legate de achizițiile publice care împiedică respectarea alineatului (8), statele membre comunică Comisiei, până la 30 iunie 2018, data până la care respectiva aeronavă va fi prevăzută cu un echipament radio care dispune de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz. Această dată nu poate să depășească 31 decembrie 2020.

(11) Alineatul (8) nu se aplică aeronavelor de stat care vor fi retrase din serviciul operațional până la 31 decembrie 2025.

▼B

(12) Furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că aeronavele de stat care nu sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz pot fi utilizate, cu condiția să fie gestionate în condiții de siguranță, în limitele capacității sistemului de management al traficului aerian, prin asignări de frecvențe UHF sau de frecvențe cu ecart de 25 kHz.

(13) Statele membre publică procedurile de gestionare a aeronavelor de stat care nu sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz în publicațiile de informare aeronautică naționale.

(14) Furnizorii de servicii de trafic aerian comunică anual statelor membre care i-au desemnat planurile de gestionare a aeronavelor de stat care nu sunt prevăzute cu echipamente radio care dispun de capacitatea de a funcționa cu ecartul dintre canale de 8,33 kHz, ținând seama de limitele de capacitate aferente procedurilor menționate la alineatul (13).

Articolul 10

Cerințe de siguranță

Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura că orice modificare a sistemelor existente prevăzute la articolul 2 alineatul (1) sau introducerea de sisteme noi sunt precedate de o evaluare a siguranței, care să includă identificarea pericolelor, precum și evaluarea și diminuarea riscurilor, realizate de părțile implicate. În timpul evaluării siguranței, cerințele specificate în anexa III se iau în considerare ca nivel minim.

Articolul 11

Conformitatea componentelor sau adecvarea lor la utilizarea dată

(1) Înainte de emiterea unei declarații CE de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată menționate la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, producătorii de componente ale sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) din prezentul regulament evaluează conformitatea sau adecvarea la utilizare a componentelor respective în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa IV partea A la prezentul regulament.

(2) Atunci când vizează componentele, certificatele emise în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) se consideră declarații de conformitate CE sau de adecvare la utilizarea dată dacă includ demonstrarea conformității cu cerințele aplicabile de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.

Articolul 12

Verificarea sistemelor

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care pot demonstra sau care au demonstrat autorității naționale de supraveghere că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa V efectuează o verificare a sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa IV partea C.

([1]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

▼B

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care nu pot demonstra că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa V subcontractează unui organism notificat o verificare a sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1). Această verificare se efectuează în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa IV partea D.

(3) Atunci când vizează sistemele, certificatele emise în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se consideră declarații de verificare CE dacă includ demonstrarea conformității cu cerințele aplicabile de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.

Articolul 13

Cerințe suplimentare

(1) Statele membre se asigură că toate părțile interesate relevante sunt informate corespunzător cu privire la cerințele prevăzute în prezentul regulament și că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită.

(2) Administratorul rețelei se asigură că membrii personalului care utilizează IFPS la planificarea zborurilor sunt informați în mod adecvat cu privire la cerințele prevăzute de prezentul regulament și că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană:

(a) elaborează și actualizează manuale de operațiuni care cuprind instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului relevant să poată aplica prezentul regulament;

(b) se asigură că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și ținute la zi în permanență, actualizarea și distribuirea lor făcând obiectul unui management adecvat al calității și al gestionării documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de exploatare sunt conforme cu prezentul regulament.

(4) Administratorul rețelei se asigură că serviciul centralizat de prelucrare și distribuire a planurilor de zbor:

(a) elaborează și actualizează manuale de operațiuni care conțin instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului relevant să poată aplica prezentul regulament;

(b) se asigură că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și actualizate și că actualizarea și distribuirea lor fac obiectul unui proces corespunzător de gestionare a calității și a gestionării documentației;

(c) se asigură că metodele sale de lucru și procedurile sale de exploatare sunt conforme cu prezentul regulament.

(5) Operatorii se asigură că membrii personalului care utilizează echipamentele radio sunt informați în mod adecvat cu privire la prezentul regulament, că au pregătirea necesară pentru a utiliza respectivele echipamente și că, acolo unde este posibil, instrucțiunile sunt disponibile în carlingă.

▼B

(6) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea dispozițiilor prezentului regulament, inclusiv publicarea informațiilor relevante în publicațiile de informare aeronautică naționale.

Articolul 14

Exceptări

(1) În temeiul articolului 4 primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 730/2006 al Comisiei [1], statele membre pot acorda derogări temporare de la obligațiile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din prezentul regulament privind dotarea cu echipamente de bord, pentru zborurile efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere.

(2) Statele membre pot lua măsuri la nivel local prin care să acorde exceptări de la respectarea articolului 4 alineatul (5), articolului 5 alineatul (4) și articolului 6 alineatul (10) în cazuri care au un impact limitat asupra rețelei.

(3) Statele membre care iau măsurile locale prevăzute la alineatul (2) transmit Comisiei informații detaliate prin care fundamentează necesitatea de acordare a exceptărilor, cel târziu la 1 an înainte de termenele prevăzute la articolul 4 alineatul (5), la articolul 5 alineatul (4) și la articolul 6 alineatul (10).

(4) În termen de 6 luni de la primirea informațiilor detaliate transmise de statele membre potrivit alineatului (3) și după consultarea cu administratorul rețelei, Comisia poate proceda la revizuirea oricărei exceptări acordate în temeiul alineatului (2) dacă impactul asupra rețelei nu este limitat.

Articolul 15

Abrogări

Regulamentul (CE) nr. 1265/2007 se abrogă.

Articolul 16

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

[1] JO L 128, 16.5.2006, p. 3.

▼B

ANEXA I

State membre menționate la articolele 5-6

Statele membre menționate la articolul 5 alineatul (2), la articolul 6 alineatul (3), la articolul 6 alineatul (5) și la articolul 6 alineatul (8) includ următoarele:

— Germania;

— Irlanda;

— Franța;

— Italia;

— Luxemburg;

— Ungaria;

— Țările de Jos;

— Austria;

— Regatul Unit.

▼B

ANEXA II

▼M2

Dispoziții OACI menționate la articolele 4 și 8

1. Capitolul 2 „Aeronautical Mobile Service”, secțiunea 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics” și secțiunea 2.2 „System characteristics of the ground installation” din anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul III, partea 2 (ediția a doua – iulie 2007, care cuprinde amendamentul 90).

2. Capitolul 2 „Aeronautical Mobile Service”, secțiunea 2.1 „Air-ground VHF communication system characteristics”, secțiunea 2.3.1 „Transmitting function” și secțiunea 2.3.2 „Receiving function”, cu excepția subsecțiunii 2.3.2.8 „VDL – Interference Immunity Performance”, din anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul III, partea 2 (ediția a doua – iulie 2007, care cuprinde amendamentul 90).

3. Secțiunea 12.3.1.5 „8,33 kHz channel spacing” din documentul PANS-ATM al OACI (Doc. 4444 (ediția a 15-a – 2007, care cuprinde amendamentul 6).

▼B

ANEXA III

Cerințe menționate la articolul 10, care trebuie luate în considerare la evaluarea siguranței

1. Cerințele de interoperabilitate și performanță prevăzute la articolul 4 alineatele (6)-(8) și la articolul 7 alineatele (1) și (2) trebuie luate în considerare la evaluarea siguranței.

2. Cerințele privind procedurile asociate prevăzute la articolul 8 trebuie luate în considerare la evaluarea siguranței.

3. Aranjamentele privind aeronavele de stat prevăzute la articolul 9 alineatele (13)-(14) trebuie luate în considerare la evaluarea siguranței.

4. Cerințele privind conformitatea cu regulamentul, prevăzute la articolul 13 alineatele (1)-(2), (5) și (6) trebuie luate în considerare la evaluarea siguranței.

5. Statele membre se asigură că, la conversia unei asignări de frecvență într-un ecart de 8,33 kHz, noua asignare de frecvență este supusă unei perioade de probă cu durată corespunzătoare, în care se verifică operarea în condiții de siguranță, înainte de înscrierea în registrul central.

6. Statele membre se asigură că toate conversiile la ecartul de 8,33 kHz se efectuează în conformitate cu criteriile OACI privind planificarea frecvențelor descrise în partea II – *VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria* din Manualul de gestionare a frecvențelor EUR – doc. EUR 011 al OACI.

7. Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că procedurile de gestionare a aeronavelor care nu sunt prevăzute cu echipamente radio capabile să utilizeze ecartul de 8,33 kHz și care efectuează zboruri într-un spațiu aerian în care există obligația dotării aeronavelor cu echipamente radio capabile să utilizeze ecartul de 8,33 kHz sunt publicate și aplicate corespunzător.

8. Furnizorii de servicii de navigație aeriană și/sau operatorii de aeroport se asigură că procedurile de gestionare a aeronavelor care nu sunt prevăzute cu echipamente radio capabile să utilizeze ecartul de 8,33 kHz și care se deplasează în zonele aeroportuare în care există obligația dotării aeronavelor cu echipamente radio capabile să utilizeze ecartul de 8,33 kHz sunt publicate și aplicate corespunzător.

9. Statele membre care convertesc asignarea frecvențelor la ecartul de 8,33 kHz în orice parte a spațiului aerian au următoarele obligații:

   (a) se asigură că operatorii aeronavelor exploatate în respectivul spațiu aerian sunt informați că acestea trebuie prevăzute cu echipamente radio capabile să utilizeze ecartul de 8,33 kHz;

   (b) asigură o formare adecvată a membrilor echipajului de zbor care folosesc echipamente radio care utilizează ecartul de 25 kHz într-un spațiu aerian în care este obligatorie dotarea cu echipamente radio care utilizează ecartul de 8,33 kHz, conform dispozițiilor de la articolul 2 alineatul (5).

   (c) înainte de conversie, efectuează o evaluare a siguranței la nivel local care ține seama de totalitatea traficului preconizat în respectivul spațiu aerian și de problemele care pot decurge din sistemul de comunicații de voce aplicat în totalitatea spațiului aerian înconjurător.

▼B

ANEXA IV

PARTEA A

Cerințe privind evaluarea conformității sau a adecvării la utilizarea dată a componentelor menționate la articolul 11

1. Activitățile de verificare demonstrează conformitatea componentelor cu cerințele privind performanța prevăzute în prezentul regulament sau adecvarea lor la utilizare atunci când funcționează în mediul de testare.

2. Aplicarea, de către fabricant, a modulului descris în partea B este considerată ca fiind o procedură adecvată de evaluare a conformității pentru a garanta și a declara conformitatea componentelor. De asemenea, sunt autorizate proceduri echivalente sau mai stricte.

PARTEA B

Modulul de control intern al producției

1. Acest modul descrie procedura prin care producătorul sau reprezentantul său autorizat cu sediul în Uniune, care îndeplinește obligațiile prevăzute la punctul 2, asigură și declară faptul că respectivele componente îndeplinesc cerințele prezentului regulament. Fabricantul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Uniune trebuie să întocmească o declarație scrisă de conformitate sau de adecvare pentru utilizare în conformitate cu punctul 3 din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

2. Fabricantul trebuie să întocmească documentația tehnică descrisă la punctul 4. Fabricantul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Uniune trebuie să păstreze documentația la dispoziția autorităților naționale de supraveghere competente în vederea inspecțiilor și la dispoziția furnizorilor de servicii de navigație aeriană care integrează aceste componente în sistemele lor, pe o durată de cel puțin 10 ani de la fabricarea ultimei componente. Producătorul sau reprezentantul său autorizat cu sediul în Uniune informează statele membre cu privire la locul și modul în care poate fi consultată documentația tehnică menționată anterior.

3. În cazul în care nu are sediul în Uniune, producătorul numește persoana sau persoanele responsabile de introducerea componentelor pe piața Uniunii. Respectivele persoane informează statele membre cu privire la locul și modul în care poate fi consultată documentația tehnică.

4. Documentația tehnică trebuie să demonstreze conformitatea componentelor cu cerințele prezentului regulament. În cazul în care acest lucru este relevant pentru evaluare, documentația trebuie să acopere fazele de proiectare, producție și funcționare a componentelor.

5. Fabricantul sau reprezentantul său autorizat trebuie să păstreze o copie a declarației de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, împreună cu documentația tehnică.

PARTEA C

Cerințe privind verificarea sistemelor menționată la articolul 12 alineatul (1)

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) trebuie să demonstreze conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care să reflecte contextul operațional al acestor sisteme. În mod concret:

   — verificarea sistemelor de comunicații demonstrează că ecartul dintre canale de 8,33 kHz este utilizat pentru comunicațiile de voce în conformitate cu articolul 4 și că performanța sistemelor de comunicații de voce cu un ecart de 8,33 kHz respectă dispozițiile articolului 4 alineatul (7);

▼B

— verificarea sistemelor de prelucrare a datelor de zbor demonstrează că funcționalitatea descrisă la articolul 7 alineatul (2) este pusă în aplicare în mod adecvat.

2. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) prezintă funcții adecvate.

4. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) trebuie să genereze elementele dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv a următoarelor elemente:

— descrierea implementării;

— raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de darea în exploatare a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană gestionează activitățile de verificare și, în special:

— stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, reflectând mediul operațional;

— verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor identificate la articolul 2 alineatul (1) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;

— verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță aplicabile prevăzute de prezentul regulament;

— asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și ale planului de testare;

— planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;

— efectuează inspecțiile și testele după cum se specifică în planul de testare;

— întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și încercărilor.

6. Furnizorul de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) utilizate într-un mediu de evaluare a funcționării îndeplinesc cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute în prezentul regulament.

7. După încheierea cu succes a verificării conformității, furnizorii de servicii de navigație aeriană întocmesc declarația CE de verificare a sistemului și o înaintează autorității naționale de supraveghere însoțită de dosarul tehnic, după cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

PARTEA D

Cerințe privind verificarea sistemelor menționată la articolul 12 alineatul (2)

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) trebuie să demonstreze conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care să reflecte contextul operațional al acestor sisteme. În mod concret:

— verificarea sistemelor de comunicații demonstrează că ecartul dintre canale de 8,33 kHz este utilizat pentru comunicațiile de voce în conformitate cu articolul 4 și că performanța sistemelor de comunicații de voce cu un ecart de 8,33 kHz respectă dispozițiile articolului 4 alineatul (7);

▼B

— verificarea sistemelor de prelucrare a datelor de zbor demonstrează că funcționalitatea descrisă la articolul 7 alineatul (2) este implementată în mod adecvat.

2. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) prezintă funcții adecvate.

4. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) trebuie să genereze elementele dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv a următoarelor elemente:

— descrierea implementării;

— raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de darea în exploatare a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, care reflectă mediul de funcționare, și dispune efectuarea activităților de verificare de către un organism notificat.

6. Organismul notificat gestionează activitățile de verificare și, în special:

— verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor identificate la articolul 2 alineatul (1) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;

— verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță aplicabile prevăzute de prezentul regulament;

— asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și ale planului de testare;

— planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;

— efectuează inspecțiile și testele după cum se specifică în planul de testare;

— întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și încercărilor.

7. Organismul notificat trebuie să asigure că sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) utilizate într-un mediu de evaluare operațională îndeplinesc cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.

8. După încheierea cu succes a sarcinilor de verificare, organismul notificat întocmește un certificat de conformitate în legătură cu sarcinile pe care le-a îndeplinit.

9. Ulterior, furnizorul de servicii de navigație aeriană întocmește declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere însoțită de dosarul tehnic, după cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

▼B

ANEXA V

Condițiile menționate la articolul 12

1. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să aplice, în cadrul organizației sale, metode de raportare care asigură și demonstrează imparțialitate și obiectivitate în activitățile de verificare.

2. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesul de verificare efectuează verificările cu cea mai mare integritate profesională posibilă și cu cel mai înalt grad de competență tehnică posibil și că nu este supus niciunei presiuni sau niciunui stimulent, în special de tip financiar, care ar putea să îi afecteze evaluarea sau rezultatele verificărilor pe care le efectuează, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.

3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare are acces la echipamente care să îi permită să efectueze în mod adecvat verificările necesare.

4. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare are o pregătire tehnică și profesională solidă, cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele verificărilor pe care trebuie să le efectueze, o experiență adecvată în ceea ce privește astfel de operațiuni și capacitatea necesară pentru a redacta declarațiile, înregistrările și rapoartele care demonstrează efectuarea verificărilor.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană are obligația să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare este capabil să efectueze verificările acestor servicii cu imparțialitate. Remunerarea personalului nu depinde de numărul de verificări efectuate sau de rezultatele acestora.