Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B**

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1079/2012 DE LA COMISIÓN

de 16 de noviembre de 2012

por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 320 de 17.11.2012, p. 14)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 657/2013 de la Comisión de 10 de julio de 2013	L 190	37	11.7.2013
►**M2**	Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2345 de la Comisión de 14 de diciembre de 2016	L 348	11	21.12.2016

▼B

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1079/2012 DE LA COMISIÓN

de 16 de noviembre de 2012

por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

Objeto

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

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento será de aplicación a todas las radios que operan en la banda de 117,975 a 137 MHz («banda VHF») asignada al servicio móvil aeronáutico en ruta, incluyendo los sistemas, sus componentes y procedimientos asociados.

2. El presente Reglamento será de aplicación a los sistemas de tratamiento de datos de vuelo utilizados por las dependencias de control del tránsito aéreo que prestan servicio al tránsito aéreo general, junto con sus componentes y procedimientos asociados.

3. El presente Reglamento será de aplicación a todos los vuelos que operen como tránsito aéreo general dentro del espacio aéreo de la región EUR de la Organización de Aviación Civil Internacional «OACI» donde los Estados miembros son responsables de la provisión de servicios de tránsito aéreo de conformidad con el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

4. Los requisitos de conversión no se aplicarán a las asignaciones de frecuencia:

a) que conserven una separación entre canales de 25 kHz en las frecuencias siguientes:

   i) la frecuencia de emergencia (121,5 MHz),

   ii) la frecuencia auxiliar para operaciones de búsqueda y salvamento (123,1 MHz),

   iii) las frecuencias de enlace digital VHF (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz y 136,975 MHz), y

   iv) las frecuencias del sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz y 131,825 MHz);

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

▼B

b) en las que se opere con portadora desplazada dentro de un entorno de separación entre canales de 25 kHz.

5. No se exigirá la capacidad de funcionar con una separación entre canales de 8,33 kHz para las radios destinadas a operar exclusivamente en una o varias asignaciones de frecuencia que conserven una separación entre canales de 25 kHz.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones que figuran en el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 549/2004. Se aplicarán asimismo las siguientes definiciones:

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

2) «separación entre canales de 8,33 kHz»: una separación entre canales con incrementos de 8,33 kHz entre las frecuencias centrales nominales de cada canal;

3) «radio»: un dispositivo instalado, portátil o de mano diseñado para transmitir y/o recibir transmisiones en la banda VHF;

4) «registro central»: un registro en el cual el gestor nacional de frecuencias inscribe, para cada asignación de frecuencias, los detalles operacionales, técnicos y administrativos necesarios de conformidad con el Reglamento (UE) nº 677/2011;

5) «conversión a 8,33 kHz»: la sustitución de una asignación de frecuencia inscrita en el registro central que utilice una separación entre canales de 25 kHz por una asignación de frecuencia que utilice una separación entre canales de 8,33 kHz;

6) «asignación de frecuencia»: autorización concedida por un Estado miembro para utilizar una radiofrecuencia o un canal de radiofrecuencia en determinadas condiciones a efectos del uso de un equipo de radio;

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

8) «vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual» («vuelo VFR»): todo vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual previstas en el anexo 2 del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional «Convenio de Chicago»;

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

▼B

10) «operación con portadora desplazada»: una situación en la que la cobertura operacional designada no puede realizarse mediante un único transmisor en tierra y en la que, a fin de reducir los problemas de interferencias, las señales de dos o varios transmisores en tierra se desplazan de la frecuencia central nominal del canal;

11) «equipo de radio de una aeronave»: una o varias radios situada(s) a bordo de una aeronave y utilizada(s) durante el vuelo por un miembro de la tripulación autorizado;

12) «mejora de la radio»: la sustitución de una radio por otra de un modelo o de un número de referencia diferente;

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

14) «dependencia de control de tránsito aéreo» («dependencia ATC»): centro de control de área, dependencia de control de aproximación o torre de control de un aeródromo;

15) «puesto de trabajo»: el material y equipo técnico en los que un miembro del personal de los servicios de tránsito aéreo (en adelante, «ATS») realiza las tareas correspondientes a sus responsabilidades operacionales;

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

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

18) «Sistema Integrado para el Tratamiento Inicial de Planes de Vuelo» («IFPS»): sistema de la red europea de gestión del tránsito aéreo a través l del cual se proporciona, dentro del espacio aéreo afectado por el presente Reglamento, un servicio centralizado de tratamiento y distribución de planes de vuelo que consiste en la recepción, validación y distribución de planes de vuelo;

19) «aeronave de Estado de transporte»: una aeronave de Estado de ala fija concebida para el transporte de personas y/o carga;

20) «operador del aeropuerto»: el organismo de gestión de un aeropuerto definido en el Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo [1];

21) «comunicación de control operacional»: comunicación efectuada por los operadores de aeronaves, que también repercute en la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

[1] DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

▼B

Artículo 4

Requisitos de interoperabilidad y prestaciones de los equipos de radio

1. Los fabricantes de radios destinadas a operar en la banda VHF, o sus representantes autorizados establecidos en la Unión, garantizarán que todas las radios comercializadas a partir del 17 de noviembre de 2013 dispongan de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores y demás usuarios o propietarios de radios garantizarán que todas las radios puestas en servicio después del 17 de noviembre de 2013 incorporen la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

3. Los Estados miembros garantizarán que las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo individual sea expedido por primera vez en la Unión a partir del 17 de noviembre de 2013 y contemple un requisito referido a los equipos de radio, vayan equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

4. Los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores y demás usuarios o propietarios de radios garantizarán que a partir del 17 de noviembre de 2013 sus radios incorporen la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz siempre que sean objeto de mejora.

5. Los Estados miembros garantizarán que, a más tardar el 31 de diciembre de 2017, todas las radios, salvo las radios en tierra operadas por proveedores de servicios de navegación aérea, dispongan de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

6. Además de la capacidad de operar con una separación entre canales de 8,33 kHz, los equipos mencionados en los apartados 1 a 5 deberán poder sintonizar canales con una separación de 25 kHz.

7. Los usuarios o propietarios de radios en tierra con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz garantizarán que las prestaciones de estas radios y del componente de tierra transmisor/receptor sean conformes a las normas de la OACI especificadas en el punto 1 del anexo II.

8. Los usuarios o propietarios de equipos de radio de aeronaves con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz garantizarán que las prestaciones de estas radios sean conformes a las normas de la OACI especificadas en el punto 2 del anexo II.

Artículo 5

Obligaciones de los operadores

1. Ningún operador operará una aeronave por encima de FL 195 salvo si el equipo de radio de esta dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

▼B

2. Después del 1 de enero de 2014 ningún operador operará una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos en espacio aéreo de clase A, B o C de los Estados miembros enumerados en el anexo I salvo si el equipo de radio de dicha aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

3. En relación con las obligaciones de equipamiento de separación entre canales de 8,33 kHz a bordo establecidas en el apartado 2, ningún operador operará una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo visual en zonas de operación con separación entre canales de 8,33 kHz salvo si el equipo de radio de la aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

4. Sin perjuicio del artículo 2, apartado 5, a partir del 1 de enero de 2018 ningún operador operará una aeronave en un espacio aéreo en el que sea obligatorio llevar a bordo una radio salvo si el equipo de radio de la aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

Artículo 6

Requisitos relativos a las conversiones a 8,33 kHz

1. Los Estados miembros garantizarán que, en los sectores cuyo nivel inferior se sitúe en FL 195 o por encima, todas las asignaciones de frecuencia de voz se conviertan a la separación entre canales de 8,33 kHz.

2. Si por circunstancias excepcionales no se puede cumplir con el apartado 1, los Estados miembros comunicarán las razones a la Comisión.

▼M1

3. Los Estados miembros enumerados en el anexo I efectuarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2014, un número de nuevas conversiones a la separación entre canales de 8,33 kHz equivalente, al menos, al 25 % del número total de asignaciones de frecuencia de 25 kHz inscritas en el registro central y asignadas a un centro de control de área («CCA») en el Estado miembro. Estas conversiones no estarán limitadas a las asignaciones de frecuencia de ACC y no incluirán las asignaciones de frecuencia para las comunicaciones de control operacional.

▼B

4. El número total de asignaciones estatales de frecuencia de ACC con separación entre canales de 25 kHz a las que se refiere el apartado 3 no tendrá en cuenta:

a) las asignaciones de frecuencia en las que se utilice la operación con portadora desplazada con separación entre canales de 25 kHz;

b) las asignaciones de frecuencia que se mantengan con una separación entre canales de 25 kHz como consecuencia de un requisito de seguridad;

c) las asignaciones de frecuencia con una separación entre canales de 25 kHz reservadas para aeronaves de Estado.

5. Los Estados miembros que figuran en el anexo I comunicarán a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2013, el número de conversiones posibles en virtud del apartado 3.

▼B

6. Si el objetivo del 25 % mencionado en los apartados 3 y 4 no se puede alcanzar, el Estado miembro justificará, en su comunicación a la Comisión, las razones por las que no se ha alcanzado el objetivo del 25 % y propondrá una fecha alternativa para la realización de dichas conversiones.

7. La comunicación a la Comisión recogerá, asimismo, las asignaciones de frecuencia cuya conversión no sea factible y justificará la inviabilidad de la conversión.

8. Los Estados miembros que figuran en el anexo I garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2015, todas las asignaciones de frecuencia para las comunicaciones de control operacional en el registro central sean asignaciones con una separación entre canales de 8,33 kHz.

9. Cuando, por razones técnicas, no puede garantizarse el cumplimiento de las disposiciones del apartado 8, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2014, las asignaciones de frecuencia para las comunicaciones de control operacional que no se convertirán y justificarán las razones de no realizar dichas conversiones.

10. Los Estados miembros garantizarán que, a más tardar el 31 de diciembre de 2018, todas las asignaciones de frecuencia sean convertidas a la separación entre canales de 8,33 kHz salvo:

a) las asignaciones de frecuencia que se mantengan con una separación entre canales de 25 kHz como consecuencia de un requisito de seguridad;

b) las asignaciones de frecuencia con una separación entre canales de 25 kHz reservadas para aeronaves de Estado.

Artículo 7

Obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea

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

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

a) la información sobre la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz de un vuelo se transmitirá entre dependencias ATC;

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

▼B

b) la información sobre la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz de un vuelo se estará disponible en el puesto de trabajo pertinente;

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

Artículo 8

Procedimientos asociados

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

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea, operadores y demás usuarios de radios garantizarán que los procedimientos de comunicación oral aeroterrestre se ajusten a las disposiciones de la OACI especificadas en el punto 3 del anexo II.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que en las cartas de acuerdo entre dependencias ATS se especifiquen los procedimientos aplicables a las aeronaves provistas de equipos con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz y a las que no estén provistas de tales equipos.

4. Todos los operadores y agentes que actúen en su nombre se asegurarán de que la letra Y se inserte en la casilla 10 del plan de vuelo de las aeronaves equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

5. Los operadores y agentes que actúen en su nombre se asegurarán de que cuando se planifique un vuelo en un espacio aéreo donde sea obligatorio llevar a bordo radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, figure en el plan de vuelo el indicador apropiado para el caso de las aeronaves no equipadas que hayan obtenido una exención de la obligación de llevar a bordo dicho equipo.

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

7. El Gestor de la Red garantizará que el IFPS procese y distribuya la información sobre la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz recibida en los planes de vuelo.

Artículo 9

Disposiciones relativas a las aeronaves de Estado

1. Los Estados miembros garantizarán que las aeronaves de Estado de transporte que efectúen vuelos por encima de FL 195 estén equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

▼B

2. Cuando no se pueda cumplir con lo dispuesto en el apartado 1 debido a condicionantes relacionados con la contratación pública, los Estados miembros garantizarán que las aeronaves de Estado de transporte que efectúen vuelos por encima de FL 195 vayan equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz a más tardar el 31 de diciembre de 2012.

3. Los Estados miembros garantizarán que las aeronaves de Estado que no sean de transporte y que efectúen vuelos por encima de FL 195 estén equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

4. Los Estados miembros podrán permitir el incumplimiento de las disposiciones del apartado 3 por las siguientes razones:

a) condicionantes imperativos de carácter técnico o presupuestario;

b) limitaciones de suministro.

5. Cuando no se pueda cumplir con lo dispuesto en el apartado 3 debido a limitaciones de suministro, los Estados miembros garantizarán que las aeronaves de Estado que no sean de transporte y que efectúen vuelos por encima de FL 195 estén equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, a más tardar el 31 diciembre 2015.

6. Los Estados miembros garantizarán que las aeronaves de Estado nuevas puestas en servicio después del 1 de enero de 2014 estén equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

7. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2014, siempre que las radios instaladas a bordo de las aeronaves de Estado sean mejoradas, las nuevas radios dispongan de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

8. Los Estados miembros garantizarán que todas las aeronaves de Estado estén equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz a más tardar el 31 diciembre 2018.

9. Sin perjuicio de los procedimientos nacionales para la comunicación de información sobre aeronaves de Estado, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, no más tarde del 30 de junio de 2018, la lista de aeronaves de Estado que no puedan ser equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz de conformidad con el apartado 8, por alguna de las siguientes razones:

a) condicionantes imperativos de carácter técnico o presupuestario;

b) limitaciones de suministro.

10. Cuando no se pueda cumplir con lo dispuesto en el apartado 8 debido a limitaciones de suministro, los Estados miembros facilitarán asimismo a la Comisión, no más tarde del 30 de junio de 2018, la lista de aeronaves afectadas y la fecha en la que se instalarán en ellas radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. Esa fecha no será posterior al 31 de diciembre de 2020.

11. El apartado 8 no será de aplicación a las aeronaves de Estado que vayan a ser retiradas del servicio operacional como muy tarde el 31 de diciembre de 2025.

▼B

12. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo garantizarán que las aeronaves de Estado no equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz puedan ser admitidas, siempre y cuando puedan ser tratadas de forma segura dentro de los límites de capacidad del sistema de gestión del tránsito aéreo en las asignaciones de frecuencias UHF o de frecuencias con una separación de 25 kHz.

13. Los Estados miembros publicarán los procedimientos para el tratamiento de las aeronaves de Estado no equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz en sus publicaciones nacionales de información aeronáutica.

14. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo comunicarán anualmente al Estado miembro responsable de su designación de sus planes para el tratamiento de las aeronaves de Estado no equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, que se definirán teniendo en cuenta los límites de capacidad asociados a los procedimientos mencionados en el apartado 13.

Artículo 10

Requisitos de seguridad

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que cualquier modificación de los sistemas existentes mencionados en el artículo 2, apartado 1, o la introducción de sistemas nuevos, vayan precedidas de una evaluación de la seguridad realizada por las partes afectadas, que incluya la identificación de las situaciones peligrosas y el análisis y mitigación de riesgos. Durante esa evaluación de la seguridad se tendrán en cuenta, como mínimo, los requisitos que se especifican en el anexo III.

Artículo 11

Conformidad o idoneidad para el uso de los componentes

1. Antes de expedir una declaración CE de conformidad o idoneidad para el uso conforme al artículo 5 del Reglamento (CE) nº 552/2004, los fabricantes de componentes de los sistemas a que se refiere el artículo 2, apartado 1 del presente Reglamento, evaluarán la conformidad o idoneidad para el uso de dichos componentes con arreglo a lo establecido en el anexo IV, parte A, del presente Reglamento.

2. Cuando un certificado expedido con arreglo al Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) sea aplicable a componentes tendrá la consideración de una declaración CE de conformidad o idoneidad si incluye la demostración del cumplimiento de los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad contemplados en el presente Reglamento.

Artículo 12

Verificación de los sistemas

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea que puedan acreditar o hayan acreditado a su autoridad nacional de supervisión el cumplimiento de las condiciones especificadas en el anexo V realizarán una verificación de los sistemas a los que se refiere el artículo 2, apartado 1, con arreglo a los requisitos establecidos en el anexo IV, parte C.

([1]) DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

▼B

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

3. Cuando un certificado expedido con arreglo al Reglamento (CE) nº 216/2008 sea aplicable a sistemas tendrá la consideración de una declaración CE de verificación si incluye la demostración del cumplimiento de los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad contemplados en el presente Reglamento.

Artículo 13

Requisitos adicionales

1. Los Estados miembros garantizarán que todas las partes interesadas sean debidamente informadas de los requisitos del presente Reglamento y que estas reciban la formación adecuada para el ejercicio de sus funciones.

2. El Gestor de la Red garantizará que el personal que opera el IFPS implicado en la planificación de vuelos esté debidamente informado de las disposiciones del presente Reglamento y reciba la formación adecuada para el desempeño de sus cometidos.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán:

a) elaborar y conservar manuales de operaciones con la información y las instrucciones que sean necesarias para que todo su personal al que competa aplique el presente Reglamento;

b) garantizar que los manuales mencionados en la letra a) sean accesibles y se mantengan actualizados y que su actualización y distribución están sujetas a una gestión de la calidad y de la documentación adecuadas;

c) garantizar que los métodos de trabajo y procedimientos operativos se atengan al presente Reglamento.

4. El Gestor de la Red garantizará que el servicio centralizado de tratamiento y distribución de planes de vuelo:

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

b) garantice que los manuales contemplados en la letra a) sean accesibles y se mantengan actualizados y que su actualización y distribución estén sujetas a una gestión de la calidad y de la documentación adecuadas;

c) garantice que los métodos de trabajo y procedimientos operativos cumplan el presente Reglamento.

5. Los operadores garantizarán que el personal usuario de equipos de radio esté debidamente informado del contenido del presente Reglamento, reciba la formación adecuada en el uso de dichos equipos y disponga en la cabina de las instrucciones correspondientes siempre que esto sea posible.

▼B

6. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento, incluida la difusión de la información que sea pertinente en las publicaciones de información aeronáutica nacionales.

Artículo 14

Exenciones

1. En el marco del artículo 4, párrafo primero, del Reglamento (CE) nº 730/2006 de la Comisión ([1]), los Estados miembros podrán conceder excepciones temporales en relación con la obligación de llevar a bordo equipos conformes al presente Reglamento establecida en el artículo 5, apartado 1 del presente Reglamento, en los vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

2. Los Estados miembros podrán tomar medidas locales que eximan del cumplimiento de las disposiciones del artículo 4, apartado 5, del artículo 5, apartado 4, y del artículo 6, apartado 10, en los casos que tengan una incidencia limitada en la red.

3. Los Estados miembros que adopten las medidas mencionadas en al apartado 2 facilitarán a la Comisión la información detallada que justifique la necesidad de las exenciones a más tardar un año antes de las fechas determinadas en el artículo 4, apartado 5, en el artículo 5, apartado 4, y en el artículo 6, apartado 10.

4. En el plazo de seis meses a partir de la recepción de la información detallada de los Estados miembros en virtud del apartado 3, y previa consulta al Gestor de la Red, la Comisión podrá revisar cualquier exención concedida en virtud del apartado 2 si la incidencia en la red no es limitada.

Artículo 15

Disposición derogatoria

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 1265/2007.

Artículo 16

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea.*

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

([1]) DO L 128 de 16.5.2006, p. 3.

▼B

ANEXO I

Estados miembros contemplados en los artículos 5 y 6

Los Estados miembros contemplados en el artículo 5, apartado 2, y en el artículo 6, apartados 3, 5 y 8, son los siguientes:

— Alemania,

— Irlanda,

— Francia,

— Italia,

— Luxemburgo,

— Hungría,

— Países Bajos,

— Austria,

— Reino Unido.

▼B

ANEXO II

▼M2

Disposiciones de la OACI citadas en los artículos 4 y 8

1. Capítulo 2, «Servicio móvil aeronáutico», sección 2.1, «Características del sistema aeroterrestre de comunicaciones VHF», y sección 2.2, «Características del sistema de la instalación terrestre», del anexo 10 del Convenio de Chicago, volumen III, parte 2 (segunda edición — julio de 2007, que incorpora la enmienda n.º 90).

2. Capítulo 2, «Servicio móvil aeronáutico», sección 2.1, «Características del sistema aeroterrestre de comunicaciones VHF», sección 2.3.1, «Función transmisora», y sección 2.3.2, «Función receptora», excluida la subsección 2.3.2.8, «VDL —Características de inmunidad a la interferencia», del anexo 10 del Convenio de Chicago, volumen III, parte 2 (segunda edición — julio de 2007, que incorpora la enmienda n.º 90).

3. Sección 12.3.1.5, «Separación entre canales de 8,33 kHz», de los PANS-ATM, Doc. 4444 de la OACI (15.ª edición — 2007, que incorpora la enmienda n.º 6).

▼B

ANEXO III

Requisitos mencionados en el artículo 10 que deben tenerse en cuenta durante la evaluación de la seguridad

1. Los requisitos de interoperabilidad y prestaciones establecidos en el artículo 4, apartados 6, 7 y 8, y en el artículo 7, apartados 1 y 2, serán tenidos en cuenta durante la evaluación de la seguridad.

2. Los requisitos relativos a los procedimientos asociados establecidos en el artículo 8 se tendrán en cuenta durante la evaluación de la seguridad.

3. Las disposiciones relativas a las aeronaves de Estado establecidos en el artículo 9, apartados 13 y 14, se tendrán en cuenta durante la evaluación de la seguridad.

4. Los requisitos adicionales establecidos en el artículo 13, apartados 1, 2, 5 y 6, se tendrán en cuenta durante la evaluación de la seguridad.

5. Cuando una asignación de frecuencia vaya a convertirse a la separación entre canales de 8,33 kHz, los Estados miembros garantizarán que la nueva asignación de frecuencias se someta a prueba durante un período de ensayo de la duración adecuada, durante el cual se verifique la seguridad de las operaciones, antes de su inscripción en el al registro central.

6. Los Estados miembros garantizarán que las conversiones a una separación entre canales de 8,33 kHz se realicen teniendo en cuenta el material de orientación de la OACI sobre los criterios de planificación de frecuencias descritos en la parte II, «VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria», del «EUR Frequency Management Manual — EUR Doc 011» de la OACI.

7. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que los procedimientos de gestión de las aeronaves no equipadas para comunicaciones orales con separación entre canales de 8,33 kHz que operen en un espacio aéreo en que sea obligatorio llevar a bordo radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz sean adecuadamente publicados y aplicados.

8. Los proveedores de servicios de navegación aérea y/o los operadores de aeropuertos garantizarán que los procedimientos de gestión de los vehículos no equipados para comunicaciones orales con separación entre canales de 8,33 kHz en zonas aeroportuarias que utilicen una separación entre canales de 8,33 kHz sean adecuadamente publicados y aplicados.

9. Los Estados miembros que conviertan las asignaciones de frecuencia a la separación entre canales de 8,33 kHz en cualquier parte de su espacio aéreo:

   a) garantizarán que los operadores de aeronaves que efectúen vuelos en esa parte del espacio aéreo sean informados de la obligación de que sus aeronaves lleven a bordo radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz;

   b) garantizarán que se proporcione la formación adecuada a los miembros de la tripulación que utilicen radios con capacidad de separación entre canales de 25 kHz en un espacio aéreo donde sea obligatorio llevar a bordo radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 5;

   c) efectuarán una evaluación local de la seguridad previa a la conversión que tenga en cuenta todo el tráfico que pueda cruzar ese espacio aéreo y los posibles problemas que puedan surgir en el sistema de comunicaciones orales en funcionamiento en todo el espacio aéreo alrededor del mismo.

▼B

ANEXO IV

PARTE A

Requisitos para la evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes contemplados en el artículo 11

1. Las actividades de verificación demostrarán la conformidad de los componentes o su idoneidad para el uso de acuerdo con las prestaciones establecidas en el presente Reglamento cuando dichos componentes operen en un entorno de prueba.

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

PARTE B

Módulo de control interno de la producción

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

2. El fabricante reunirá la documentación técnica descrita en el punto 4. El fabricante o su representante establecido en la Unión mantendrá dicha documentación a disposición de las autoridades nacionales de supervisión relevantes para fines de inspección y a disposición de los proveedores de servicios de navegación aérea que integren dichos componentes en sus sistemas durante un período mínimo de diez años contados desde la fabricación del último componente. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Unión informará a los Estados miembros del lugar y forma en que dicha documentación técnica está disponible.

3. Cuando el fabricante no esté establecido en la Unión, designará a la persona o personas que comercializará(n) los componentes en el mercado de la Unión. Esta persona o personas informará(n) a los Estados miembros del lugar y forma en que la documentación técnica está disponible.

4. La documentación técnica deberá demostrar la conformidad de los componentes con lo prescrito en el presente Reglamento. Deberá comprender el diseño, la fabricación y el funcionamiento de los componentes hasta donde sea relevante para la evaluación de dicha conformidad.

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

PARTE C

Requisitos para la verificación de los sistemas contemplados en el artículo 12, apartado 1

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

   — la verificación de los sistemas de comunicación acreditará que la separación entre canales de 8,33 kHz se utiliza para las comunicaciones orales de conformidad con el artículo 4 y que las prestaciones de los sistemas de comunicación oral de 8,33 kHz cumplen lo establecido en el artículo 4, apartado 7,

▼B

— la verificación de los sistemas de tratamiento de datos de vuelo demostrará que la funcionalidad descrita en el artículo 7, apartado 2, está correctamente implementada.

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

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

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

— la descripción de la implementación,

— el informe de las inspecciones y pruebas que se hayan llevado a cabo antes de poner el sistema en funcionamiento.

5. Los proveedores de servicios de navegación aérea gestionarán las actividades de verificación procediendo en particular a:

— determinar el entorno adecuado de evaluación técnica y operacional que refleje el entorno operacional,

— verificar que el plan de ensayo describe la integración de los sistemas identificados en el artículo 2, apartado 1, en un entorno de evaluación técnico y operacional,

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

— garantizar la coherencia y la calidad de la documentación técnica y del plan de ensayo,

— planificar la organización del ensayo, el personal, la instalación y la configuración de la plataforma de ensayo,

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

— redactar el informe en el que se presenten los resultados de las inspecciones y de las pruebas.

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

7. Una vez concluida satisfactoriamente la verificación del cumplimiento de los requisitos, los proveedores de servicios de navegación aérea prepararán la declaración CE de verificación del sistema y la presentarán a la autoridad nacional de supervisión acompañada de un expediente técnico, según dispone el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 552/2004.

PARTE D

Requisitos para la verificación de sistemas contemplados en el artículo 12, apartado 2

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

— la verificación de los sistemas de comunicación acreditará que la separación entre canales de 8,33 kHz se utiliza para las comunicaciones orales de conformidad con el artículo 4 y que las prestaciones de los sistemas de comunicaciones orales de 8,33 kHz cumplen con lo establecido en el artículo 4, apartado 7,

▼B

— la verificación de los sistemas de tratamiento de datos de vuelo demostrará que la funcionalidad descrita en el artículo 7, apartado 2, está correctamente implementada.

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

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

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

— la descripción de la implementación,

— el informe de las inspecciones y pruebas que se hayan llevado a cabo antes de poner el sistema en funcionamiento.

5. Los proveedores de servicios de navegación aérea determinarán el entorno adecuado de evaluación técnica y operacional que refleje el entorno operacional y confiarán a un organismo notificado la realización de las actividades de verificación.

6. El organismo notificado efectuará las actividades de verificación procediendo, en particular, a:

— verificar que el plan de ensayo describe la integración de los sistemas identificados en el artículo 2, apartado 1, en un entorno de evaluación técnica y operacional,

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

— garantizar la coherencia y la calidad de la documentación técnica y del plan de ensayo,

— planificar la organización del ensayo, el personal, la instalación y la configuración de la plataforma de ensayo,

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

— redactar el informe en el que se presenten los resultados de las inspecciones y de las pruebas.

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

8. Una vez concluidas satisfactoriamente las actividades de verificación, el organismo notificado preparará un certificado de conformidad en relación con las tareas que haya efectuado.

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

▼B

ANEXO V

Condiciones a que contempla el artículo 12

1. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá disponer en su organización de métodos para la elaboración de informes que garanticen y demuestren su imparcialidad e independencia de juicio respecto de las tareas de verificación.

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

3. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá garantizar que el personal involucrado en los procesos de verificación pueda acceder a los equipos que le permitan efectuar adecuadamente las comprobaciones necesarias.

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

5. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá garantizar que el personal involucrado en los procesos de verificación pueda desempeñar sus comprobaciones con imparcialidad. La remuneración que reciba dicho personal no dependerá del número de controles efectuados ni de sus resultados.