RÈGLEMENT (CE) Nº 1265/2007 DE LA COMMISSION

du 26 octobre 2007

établissant des exigences relatives à l'espacement entre canaux de communication vocale air-sol pour le ciel unique européen

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) nº 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») [1], et notamment son article 3, paragraphe 1,

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement cadre») [2], et notamment son article 8, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) La croissance du trafic aérien enregistrée dans le réseau européen de gestion du trafic aérien a imposé une augmentation des capacités de gestion de ce trafic. Il en a résulté une demande d'améliorations opérationnelles — telles qu'une resectorisation de l'espace aérien —, qui a à son tour engendré une demande d'assignations de fréquences VHF supplémentaires.

(2) En raison de difficultés à satisfaire la demande d'assignations de fréquences VHF dans la bande réservée au service mobile aéronautique de radiocommunications, de 117,975 à 137 MHz — et compte tenu des limites auxquelles se heurtent l'augmentation des fréquences attribuées et/ou la réutilisation de fréquences —, l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après dénommée OACI) a décidé de ramener l'espacement entre canaux de communication de 25 à 8,33 kHz.

(3) À la suite de décisions prises par l'OACI en 1994 et en 1995, l'espacement entre canaux de 8,33 kHz a été introduit au-dessus du niveau de vol (ci-après FL) 245 dans la région EUR de l'OACI, en octobre 1999. À l'origine, sept États ont imposé l'emport d'équipements radio capables d'utiliser un espacement de 8,33 kHz à bord des aéronefs, et vingt-trois autres pays les ont suivis depuis octobre 2002.

(4) Eu égard à la croissance prévue de la demande d'assignation de fréquences VHF, l'OACI a décidé, en 2002, de poursuivre la mise en œuvre de l'espacement entre canaux de 8,33 kHz au-dessous du FL 245 et a demandé à l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) de gérer cette mise en œuvre. Par la suite, la Commission permanente d'Eurocontrol a recommandé de mettre en œuvre l'espacement entre canaux de 8,33 kHz au-dessus du FL 195 dans la région EUR de l'OACI à partir du 15 mars 2007.

(5) La croissance du trafic devrait se poursuivre au cours des prochaines années, ce qui entraînera de nouveaux besoins de fréquences VHF. Le déploiement de l'espacement entre canaux de 8,33 kHz au-dessus du FL 195 devrait par conséquent être envisagé uniquement comme une première étape, qu'il conviendrait d'évaluer en temps utile en vue d'une extension éventuelle, sur la base d'une analyse appropriée des incidences opérationnelles, économiques et sur la sécurité.

(6) En vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 549/2004, Eurocontrol a été mandatée pour définir des spécifications en vue de l'introduction coordonnée des communications vocales air-sol fondées sur un espacement entre canaux réduit à 8,33 kHz. Le présent règlement se fonde sur le rapport de mandat du 12 octobre 2006.

(7) Pour assurer l'interopérabilité, il convient que les systèmes de communications vocales fondés sur un espacement entre canaux de 8,33 kHz, au sol et à bord des aéronefs, soient conformes à des exigences minimales communes en matière de performance.

(8) L'application uniforme de procédures spécifiques dans l'espace aérien du ciel unique européen est essentielle pour assurer l'interopérabilité et une exploitation sans solution de continuité.

(9) Les informations relatives à la capacité des vols d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz devraient être incluses dans le plan de vol, traitées et transmises entre les unités de contrôle de la circulation aérienne.

(10) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux opérations et à l'entraînement militaire visés à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 549/2004.

[1] JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.
[2] JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

(11) Dans une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen [1], les États membres ont déclaré qu'ils coopéreraient les uns avec les autres, en tenant compte des besoins militaires nationaux, afin que le concept de gestion souple de l'espace aérien soit appliqué sans restrictions et de manière uniforme dans tous les États membres par tous les utilisateurs de l'espace aérien. À cette fin, les communications vocales air-sol avec un espacement entre canaux réduit à 8,33 kHz devraient être mises en œuvre par tous les utilisateurs de l'espace aérien.

(12) Le traitement, dans le cadre de la circulation aérienne générale, des aéronefs d'État qui ne sont pas capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz risque d'aboutir à un alourdissement de la charge de travail du contrôle de la circulation aérienne et d'avoir une incidence négative sur la capacité et les niveaux de sécurité du réseau européen de gestion du trafic aérien. Afin de limiter cette incidence, il convient de faire en sorte que la plus forte proportion possible d'aéronefs d'État soit pourvue d'équipements radio capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

(13) Les aéronefs d'État de type «transport» représentent la plus grande catégorie d'aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien où s'applique le présent règlement. L'installation, à bord de ces aéronefs d'État, d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz devrait donc être une priorité.

(14) Des contraintes de nature technique ou financière peuvent empêcher les États membres d'équiper certaines catégories d'aéronefs d'État de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz. La Commission devrait être informée dans de tels cas.

(15) Les fournisseurs de services de navigation aérienne devraient établir des plans pour assurer le traitement des aéronefs d'État qui ne peuvent être équipés de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz, afin de maintenir les niveaux de sécurité.

(16) En vue de maintenir ou de renforcer les niveaux de sécurité existants des opérations, les États membres devraient être tenus d'assurer quelles parties concernées procèdent à une évaluation de la sécurité, comprenant l'identification des dangers et l'évaluation et l'atténuation des risques. L'application harmonisée desdites procédures aux systèmes relevant du présent règlement requiert la définition de prescriptions spécifiques de sécurité pour toutes les exigences en matière d'interopérabilité et de performance.

(17) Conformément à l'article 3, paragraphe 3, point d), du règlement (CE) nº 552/2004, les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité devraient décrire les procédures spécifiques d'évaluation de la conformité à utiliser pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi de composants, ainsi que pour la vérification des systèmes.

(18) Le niveau de maturité du marché des composants auxquels s'applique le présent règlement est tel que leur conformité ou leur aptitude à l'emploi peuvent être évaluées de manière satisfaisante grâce au contrôle interne de fabrication, en utilisant les procédures fondées sur le module A de l'annexe de la décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique [2].

(19) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique établi par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 549/2004,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. 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.

2. Le présent règlement s'applique aux systèmes de communications vocales air-sol fondés sur un espacement entre canaux de 8,33 kHz dans la bande de 117,975 à 137 MHz réservée au service mobile aéronautique de radiocommunications, à leurs composants et procédures associées, ainsi qu'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 au-dessus du FL 195, dans l'espace aérien de la région EUR de l'OACI où les États membres sont responsables de la fourniture de services de circulation aérienne conformément au règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil [3], à l'exception de l'article 4 qui s'applique aussi au-dessous du FL 195.

4. Dans le cadre de l'article 4, premier alinéa, du règlement (CE) nº 730/2006 de la Commission [4], les États membres peuvent accorder des dérogations aux obligations du présent règlement relatives à l'emport d'équipement à bord des aéronefs pour les vols effectués selon les règles de vol à vue.

[1] JO L 96 du 31.3.2004, p. 9.

[2] JO L 220 du 30.8.1993, p. 23.

[3] JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

[4] JO L 128 du 16.5.2006, p. 3.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées à l'article 2 du règlement (CE) nº 549/2004 s'appliquent.

Les définitions suivantes s'appliquent également:

1) «espacement entre canaux de 8,33 kHz»: une séparation de 8,33 kHz entre des canaux adjacents;

2) «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 de communication radio et l'espacement entre canaux à appliquer;

3) «unité de contrôle de la circulation aérienne» (ci-après dénommée «unité ATC»): selon le cas, un centre de contrôle régional, une unité de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome;

4) «centre de contrôle régional» (ci-après dénommé «ACC»): une unité chargée de fournir des services de contrôle aérien aux vols contrôlés dans les zones de contrôle se trouvant sous sa responsabilité;

5) «vols effectués selon les règles de vol à vue» («vols VFR»): tous les vols effectués selon les règles de vol à vue au sens de l'annexe 2 [1] de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale;

6) «assignation de fréquence VHF»: l'assignation d'une fréquence VHF à un service aéronautique aux fins de l'exploitation d'équipements de communication vocale;

7) «système à décalage de porteuse»: un système utilisé dans les situations où la couverture radio ne peut être assurée par une combinaison émetteur-récepteur unique et où, afin de réduire les problèmes d'interférences, les signaux sont décalés par rapport à la fréquence de la porteuse principale;

8) «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;

9) «exploitant»: une personne, une organisation ou une entreprise qui se livrent ou se proposent de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs;

10) «poste de travail»: le mobilier et les équipements techniques à l'aide desquels un membre du personnel du service de la circulation aérienne exécute les tâches liées à son travail;

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

12) «lettre d'accord»: un accord entre deux unités ATC adjacentes, qui spécifie la manière dont leurs responsabilités respectives en matière de contrôle de la circulation aérienne doivent être coordonnées;

13) «Système intégré de traitement initial des plans de vol» (ci-après dénommé «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;

14) «aéronef d'État»: tout aéronef utilisé dans les services militaires, des douanes et de la police;

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

Article 3

Exigences en matière d'interopérabilité et de performance

1. Sans préjudice de l'article 5, les exploitants veillent à ce que, le 15 mars 2008 au plus tard, leurs aéronefs soient pourvus d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

2. Outre la capacité de fonctionner avec un espacement entre canaux de 8,33 kHz, l'équipement visé au paragraphe 1 peut être syntonisé sur des canaux espacés de 25 kHz et peut fonctionner dans un environnement qui utilise les fréquences avec décalage de porteuse.

3. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que, le 3 juillet 2008 au plus tard, toutes les assignations de fréquences VHF pour les communications vocales soient converties à l'espacement entre canaux de 8,33 kHz pour les secteurs dont le niveau inférieur se situe au FL 195 ou au-dessus.

[1] Dixième édition — juillet 2005 — www.icao.int

4. Le paragraphe 3 ne s'applique pas aux secteurs où le système d'espacement entre canaux de 25 kHz avec décalage de porteuse est utilisé.

5. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les assignations de fréquences VHF appropriées soient notifiées aux fournisseurs de services de navigation aérienne.

6. Les fournisseurs de services de navigation aérienne mettent en œuvre les assignations de fréquences VHF visées au paragraphe 5. Si, dans des circonstances exceptionnelles, les dispositions du paragraphe 3 ne peuvent être respectées, les États membres en communiquent les raisons à la Commission.

7. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que les performances de leurs systèmes de communications vocales fondés sur un espacement entre canaux de 8,33 kHz soient conformes aux normes de l'OACI spécifiées à l'annexe I, point 1.

8. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que leurs systèmes de communications vocales fondés sur un 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.

9. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que les performances des composants émetteur/récepteur au sol installés dans le cadre des systèmes de communications vocales fondés sur un espacement entre canaux de 8,33 kHz soient conformes aux normes de l'OACI spécifiées à l'annexe I, point 1, en ce qui concerne la stabilité en fréquence, la modulation, la sensibilité, la largeur de bande d'acceptation effective et la réjection de canal adjacent effective.

10. Les exploitants veillent à ce que les performances des systèmes de communications vocales fondés sur un espacement entre canaux de 8,33 kHz qui sont installés à bord de leurs aéronefs en application du paragraphe 1 soient conformes aux normes de l'OACI spécifiées à l'annexe I, point 2.

11. Le document de l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (Eurocae) spécifié à l'annexe I, point 3, est considéré comme un moyen de mise en conformité suffisant au regard des exigences concernant la stabilité en fréquence, la modulation, la sensibilité, la largeur de bande d'acceptation effective et la réjection de canal adjacent effective indiquées dans les normes de l'OACI spécifiées à l'annexe I, point 2.

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

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

b) les informations concernant la capacité d'un vol d'utiliser un espacement 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 un espacement de 8,33 kHz.

Article 4

Procédures associées

1. Les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants 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 VHF, sauf si le cinquième et le sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres sont utilisés.

2. Les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants veillent à ce que leurs procédures de communication vocale air-sol soient conformes aux dispositions de l'OACI spécifiées à l'annexe I, point 4.

3. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que les procédures applicables aux aéronefs pourvus d'un équipement radio capable 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 ACC.

4. Les exploitants qui effectuent des vols visés à l'article 1er, paragraphe 3, au-dessus du FL 195, et les agents agissant pour leur compte, veillent à ce que, outre la lettre S et/ou d'autres lettres éventuelles le cas échéant, la lettre Y soit insérée au point 10 du plan de vol pour les aéronefs pourvus d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz, ou bien à ce que l'indicateur STS/EXM833 soit inscrit au point 18 pour les aéronefs non pourvus d'un tel équipement, mais qui ont obtenu une dérogation à l'obligation d'emport d'équipement. Si un aéronef peut normalement voler au-dessus du FL 195 et est pourvu d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz, la lettre Y est indiquée au point 10 du plan de vol, même pour un vol prévu au-dessous du FL 195.

5. En cas de changement de la capacité d'utiliser un espacement 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.

6. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que l'IFPS traite et distribue les informations concernant la capacité d'utiliser un espacement de 8,33 kHz reçues dans les plans de vol.

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

Article 5

Aéronefs d'État

1. Les États membres veillent à ce que les aéronefs d'État de type «transport» soient pourvus, le 3 juillet 2008 au plus tard, d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz, sans préjudice du paragraphe 2.

2. Sans préjudice des procédures nationales relatives à la communication d'informations concernant les aéronefs d'État, les États membres communiquent à la Commission, le 3 janvier 2008 au plus tard, la liste des aéronefs d'État de type «transport» qui ne seront pas pourvus d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz conformément au paragraphe 1, en raison:

a) du retrait du service opérationnel, le 31 décembre 2010 au plus tard;

b) de contraintes liées à la passation des marchés.

Lorsque, du fait de contraintes liées à la passation des marchés, les dispositions du paragraphe 1 ne peuvent être respectées, les États membres communiquent également à la Commission, le 3 janvier 2008 au plus tard, la date à laquelle l'aéronef concerné sera pourvu d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz. Cette date ne peut être postérieure au 31 décembre 2012.

3. Les États membres veillent à ce que les aéronefs d'État non destinés au transport soient pourvus, le 31 décembre 2009 au plus tard, d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

4. 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 2009 au plus tard, la liste des aéronefs d'État non destinés au transport qui ne seront pas pourvus d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz conformément au paragraphe 3, en raison:

a) de contraintes techniques ou budgétaires impérieuses;

b) du retrait du service opérationnel, le 31 décembre 2010 au plus tard;

c) de contraintes liées à la passation des marchés.

Lorsque, du fait de contraintes liées à la passation des marchés, les dispositions du paragraphe 3 ne peuvent être respectées, les États membres communiquent également à la Commission, le 30 juin 2009 au plus tard, la date à laquelle l'aéronef concerné sera pourvu d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz. Cette date ne peut être postérieure au 31 décembre 2015.

5. Les prestataires de services de la circulation aérienne veillent à ce que les aéronefs d'État non pourvus d'un équipement radio capable 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 fréquences UHF ou de fréquences VHF à 25 kHz d'espacement.

6. Les États membres publient, dans les publications nationales d'information aéronautique, les procédures de gestion des aéronefs d'État non pourvus d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

7. 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 d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz, définis en tenant compte des limites de capacité liées aux procédures visées au paragraphe 6.

Article 6

Exigences en matière de sécurité

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que toute modification des systèmes existants visés à l'article 1er, paragraphe 2, ou l'introduction de nouveaux systèmes, soit 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 en matière de sécurité figurant à l'annexe II.

Article 7

Conformité ou aptitude à l'emploi de composants

1. Avant de publier une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi visée à l'article 5 du règlement (CE) nº 552/2004, les fabricants de composants des systèmes visés à l'article 1er, paragraphe 2, évaluent la conformité ou l'aptitude à l'emploi desdits composants conformément aux exigences définies à l'annexe III, partie A, du présent règlement sans préjudice du paragraphe 2.

2. Les procédures de certification de la navigabilité conformément au règlement (CE) nº 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil [1], lorsqu'elles sont appliquées aux composants des systèmes visés à l'article 1er, paragraphe 2, qui sont installés à bord des aéronefs, sont considérées comme des procédures acceptables pour l'évaluation de la conformité de ces composants si elles incluent la démonstration de la conformité aux exigences d'interopérabilité, de performance et de sécurité définies par le présent règlement.

[1] JO L 240 du 7.9.2002, p. 1.

Article 8

Vérification des systèmes

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

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

Article 9

Exigences complémentaires

1. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que tous les membres du personnel concernés soient dûment informés des exigences définies dans le présent règlement et soient convenablement formés aux fonctions qu'ils exercent.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir 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 du 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 à ce que leur mise à jour et leur diffusion fassent l'objet d'une gestion adéquate de la qualité et de la configuration de la documentation;

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

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir 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 de la qualité et de la configuration de la documentation;

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

5. Les exploitants visés à l'article 3, paragraphe 1, prennent les mesures nécessaires pour garantir 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.

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 les publications nationales d'information aéronautique.

Article 10

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.

Fait à Bruxelles, le 26 octobre 2007.

Par la Commission
Jacques BARROT
Vice-président

ANNEXE I

Normes et dispositions visées aux articles 3 et 4

1. Chapitre 2 «Aeronautical Mobile Service», section 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics» et section 2.2 «System characteristics of the ground installations» de l'annexe 10 de l'OACI, volume III, deuxième partie (première édition — juillet 1995, intégrant l'amendement 80).

2. Chapitre 2 «Aeronautical Mobile Service», section 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics», section 2.3.1 «Transmitting function» et section 2.3.2 «Receiving function», à l'exclusion de la sous-section 2.3.2.8 «VDL — Interference Immunity Performance» de l'annexe 10 de l'OACI, volume III, deuxième partie (première édition — juillet 1995, intégrant l'amendement 80).

3. EUROCAE, Minimum operational performance specification for airborne VHF receiver-transmitter operating in the frequency range 117,975-136,975 MHz, document ED-23B, amendement 3, décembre 1997.

4. Section 12.3.1.4 «8.33 kHz channel spacing» du document OACI PANS-ATM 4444 (quatorzième édition — 2001, intégrant l'amendement 4).

ANNEXE II

Exigences de sécurité visées à l'article 6

1. Les exigences d'interopérabilité et de performance spécifiées à l'article 3, paragraphes 1 et 12, sont considérées comme des exigences de sécurité.

2. Les exigences relatives aux procédures associées spécifiées à l'article 4, paragraphes 1 et 2, sont considérées comme des exigences de sécurité.

3. Les exigences relatives aux aéronefs d'État spécifiées à l'article 5, paragraphes 1, 3, 5 et 7, sont considérées comme des exigences de sécurité.

4. Les exigences visant à assurer le respect du règlement spécifiées à l'article 9, paragraphes 1, 3, 5 et 6, sont considérées comme des exigences de sécurité.

5. Les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que l'interface homme-machine des contrôleurs pour l'affichage des canaux VHF soit compatible avec les procédures de radiotéléphonie VHF.

6. Les fournisseurs de services de navigation évaluent l'incidence de la décision de faire descendre sous le FL 195 les aéronefs non pourvus d'un équipement radio capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz, en tenant compte de facteurs tels que l'altitude minimale de sécurité, et ils déterminent s'il est nécessaire d'apporter des changements à la capacité des secteurs ou à l'organisation/aux structures de l'espace aérien.

7. Les États membres veillent à ce que les conversions de 25 à 8,33 kHz soient effectuées pendant une période d'essai d'au moins quatre semaines, pendant laquelle la sécurité de l'exploitation est vérifiée, avant coordination dans le tableau COM2 du document 7754 de l'OACI.

8. Les États membres veillent à ce que les conversions de 25 à 8,33 kHz soient effectuées en respectant les critères de l'OACI en matière de planification de fréquences décrits dans la deuxième partie – «VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria» – du manuel de gestion des fréquences EUR – doc. EUR 011 de l'OACI (2005).

ANNEXE III

PARTIE A

EXIGENCES POUR L'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ OU DE L'APTITUDE À L'EMPLOI DE COMPOSANTS VISÉE À L'ARTICLE 7

1. Les activités de vérification doivent démontrer la conformité des composants avec les exigences en matière de performance du présent règlement, ou leur aptitude à l'emploi 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 la Communauté, 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 la Communauté 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 doit établir la documentation technique décrite au paragraphe 4, et lui-même ou son mandataire établi dans la Communauté 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 la Communauté 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 la Communauté, il désigne la ou les personnes responsables de la mise sur le marché communautaire 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 permettre l'évaluation de la conformité des composants aux exigences du présent règlement. Elle doit couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, 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 POUR LA VÉRIFICATION DES SYSTÈMES VISÉE À L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 1

1. La vérification des systèmes visés à l'article 1er, paragraphe 2, doit démontrer 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 air-sol doit démontrer qu'un espacement entre canaux de 8,33 kHz est utilisé pour les communications vocales air-sol VHF conformément à l'article 3, paragraphe 3, et que la performance des systèmes de communications vocales fondés sur un espacement de 8,33 kHz est conforme aux dispositions de l'article 3, paragraphe 7,

   — la vérification des systèmes de traitement des données de vol doit démontrer que la fonctionnalité décrite à l'article 3, paragraphe 12, est mise en œuvre de manière appropriée.

2. La vérification des systèmes visés à l'article 1er, paragraphe 2, 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 1er, paragraphe 2, doivent être dotés des fonctionnalités appropriées.

4. La vérification des systèmes visés à l'article 1er, paragraphe 2, doit produire les éléments du dossier technique visé à l'annexe IV, point 3, du règlement (CE) nº 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 1er, paragraphe 2, 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 définies par le présent règlement,

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

— planifie l'organisation des essais, le personnel, l'installation et la configuration de la plate-forme 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 1er, paragraphe 2, 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, 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 d'un dossier technique, comme prévu à l'article 6 du règlement (CE) nº 552/2004.

PARTIE D

EXIGENCES POUR LA VÉRIFICATION DES SYSTÈMES VISÉE À L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 2

1. La vérification des systèmes visés à l'article 1er, paragraphe 2, doit démontrer 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 air-sol doit démontrer qu'un espacement entre canaux de 8,33 kHz est utilisé pour les communications vocales air-sol VHF conformément à l'article 3, paragraphe 3, et que la performance des systèmes de communications vocales fondés sur un espacement de 8,33 kHz est conforme aux dispositions de l'article 3, paragraphe 7,

— la vérification des systèmes de traitement des données de vol doit démontrer que la fonctionnalité décrite à l'article 3, paragraphe 12, est mise en œuvre de manière appropriée.

2. La vérification des systèmes visés à l'article 1er, paragraphe 2, 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 1er, paragraphe 2, doivent être dotés des fonctionnalités appropriées.

4. La vérification des systèmes visés à l'article 1er, paragraphe 2, doit produire les éléments du dossier technique visé à l'annexe IV, point 3, du règlement (CE) nº 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 1er, paragraphe 2, 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 définies par le présent règlement,

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

   — planifie l'organisation des essais, le personnel, l'installation et la configuration de la plate-forme 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 1er, paragraphe 2, 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 d'un dossier technique, comme stipulé à l'article 6 du règlement (CE) nº 552/2004.

ANNEXE IV

Conditions visées à l'article 8

1. Le fournisseur de services de navigation aérienne met en œuvre, 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 ne doit être fonction ni du nombre des vérifications qu'il effectue ni du résultat de ces vérifications.