

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

del 16 novembre 2012

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (il «regolamento sull'interoperabilità») (1), in particolare l'articolo 3, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha affidato a Eurocontrol, in conformità all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo (il «regolamento quadro») (2), il mandato di definire le norme relative all'introduzione coordinata di comunicazioni vocali aria-terra basate sulla spaziatura dei canali a 8,33 kHz. Il presente regolamento si fonda sulla relazione del 12 luglio 2011 redatta in base a tale mandato.
- (2) La prima fase del mandato ha dato luogo all'adozione del regolamento (CE) n. 1265/2007 della Commissione, del 26 ottobre 2007, che stabilisce le prescrizioni relative alla spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra per il cielo unico europeo (3), regolamento mirante all'introduzione coordinata di comunicazioni vocali aria-terra con spaziatura dei canali di 8,33 kHz nello spazio aereo al di sopra del livello di volo (FL) 195.
- (3) Talune disposizioni specifiche del regolamento (CE) n. 1265/2007, soprattutto in materia procedurale, erano già applicabili nello spazio aereo al di sotto di FL 195.
- (4) Precedenti conversioni alla canalizzazione a 8,33 kHz nello spazio al di sopra di FL 195 hanno permesso di ridurre, ma non di eliminare, la congestione delle frequenze. Molti Stati membri trovano sempre più difficile soddisfare la domanda di assegnazione di nuove frequenze nella banda 117,975-137 MHz (nel prosieguo «la banda VHF») destinata al servizio aeronautico di comunicazioni radiomobili di rotta.
- (5) L'unica via realistica per risolvere nel medio-lungo termine i problemi di congestione nella banda VHF è l'ulteriore introduzione di comunicazioni vocali aria-terra basate sulla canalizzazione a 8,33 kHz.
- (6) L'incapacità di soddisfare la domanda futura di assegnazioni di frequenze ritarda o impedisce i miglioramenti

dello spazio aereo volti a incrementare la capacità e comporta un aumento dei ritardi con conseguenti significativi costi.

- (7) Il gestore della rete istituito dal regolamento (UE) n. 677/2011, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 (4), coordina e armonizza le procedure volte a migliorare l'efficienza della gestione delle frequenze aeronautiche. Inoltre coordina l'individuazione precoce delle esigenze e la soluzione dei problemi relativi alle frequenze.
- (8) L'uso di frequenze armonizzate nell'intero spazio aereo europeo sotto la responsabilità degli Stati membri per applicazioni specifiche permetterà di ottimizzare ulteriormente l'uso delle limitate risorse dello spettro radio. Pertanto, nella conversione delle frequenze alla canalizzazione a 8,33 kHz si deve tener conto dei possibili interventi effettuati dal gestore della rete affinché le frequenze siano usate in modo armonizzato, soprattutto da parte dell'aviazione generale per le comunicazioni aria-aria e per applicazioni specifiche relative alle attività dell'aviazione generale.
- (9) Gli investimenti effettuati a seguito dell'adozione del regolamento (CE) n. 1265/2007 hanno ridotto in modo sostanziale, nello spazio aereo al di sotto di FL 195, i costi d'applicazione della canalizzazione a 8,33 kHz per i fornitori di servizi di navigazione aerea e per gli operatori che volano al di sopra di FL 195.
- (10) La dotazione obbligatoria di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz per gli aeromobili dell'aviazione generale che operano secondo le regole del volo a vista comporterà per tali aeromobili costi notevoli e benefici operativi limitati.
- (11) La specifica ED-23B dell'Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile (*European Organisation for Civil Aviation Equipment — Eurocae*) deve essere considerata sufficiente per garantire l'adeguatezza delle prestazioni delle apparecchiature di bordo.
- (12) Le apparecchiature di bordo conformi alla specifica ED-23C di Eurocae presentano caratteristiche migliorate per quanto riguarda le comunicazioni. Tale specifica deve pertanto essere preferita alla specifica ED-23B laddove sia possibile.
- (13) È opportuno che le disposizioni relative agli aeromobili statali prendano in considerazione, stabilendo date di attuazione adeguate, i vincoli specifici cui sono soggetti tali aeromobili.

(1) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

(2) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

(3) GU L 283 del 27.10.2007, pag. 25.

(4) GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

