KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2017/386

af 6. marts 2017

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 om fastlæggelse af krav til overvågningens præstationer og interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (»interoperabilitetsforordningen«) ([1]), særlig artikel 3, stk. 5,

efter høring af Udvalget for det fælles luftrum, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 ([2]) fastsættes krav til systemer, som bidrager til at stille overvågningsdata samt komponenter og tilhørende procedurer til rådighed med henblik på at sikre en harmonisering af disse systemers præstationer, interoperabilitet og effektivitet inden for det europæiske lufttrafikstyringsnet og med henblik på samordning af civile og militære flyvninger.

(2) For at kunne forsyne luftfartøjer med nyt eller ajourført udstyr skal operatørerne have adgang til de nødvendige udstyrsspecifikationer inden de datoer, der er fastsat i artikel 5, stk. 4 og 5, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011. Imidlertid er de relevante certificeringsspecifikationer, der er opstillet af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«), i et vist omfang uforenelige med kravene i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 og bør tilpasses og bringes i overensstemmelse med disse krav. Som en følge heraf har ikke alle operatører haft mulighed for at udstyre deres nye luftfartøjer med de nye funktioner ADS-B »Out« og Mode S Enhanced senest den 8. juni 2016.

(3) Derudover har interessenter meddelt, at de luftbårne komponenter i overvågningssystemerne, som luftfartøjerne er udstyret med, ikke altid er i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011. Dette gælder navnlig tidligere ibrugtagne Mode S Elementary-transpondere, som ser ud til ikke at overholde den nyeste standard (ED-73E) som fastsat i de relevante certificeringsspecifikationer fra agenturet. Mode S Elementary-transpondere, som ikke overholder standarden, skal ajourføres, så de overholder den. I betragtning af kravet om også at udstyre luftfartøjer med ADS-B- og Mode S Enhanced-funktioner bør de luftbårne komponenter af hensyn til omkostningseffektiviteten ajourføres med de tre komponenter på én gang.

(4) De datoer, inden hvilke operatørerne skal overholde de relevante interoperabilitetskrav i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011, bør derfor ændres, så operatørerne får tilstrækkelig yderligere tid. Under hensyntagen til yderligere forsinkelser hvad angår certificering og tilgængelighed af det krævede udstyr, som volder problemer for eftermonteringen på den eksisterende flåde, er det ikke længere hensigtsmæssigt at skelne mellem luftfarttøjer på grundlag af datoen for deres individuelle luftdygtighedsbeviser.

(5) For at overholde deres forpligtelser med hensyn til beskyttelse af frekvensspektrum, jf. artikel 6 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011, skal medlemsstaterne sikre, at luftfartstjenesteudøverne er i besiddelse af de nødvendige måleværktøjer og midler til overholdelse, så skadelig interferens fra jordbaserede overvågningssystemer undgås. Under hensyntagen til, at disse værktøjer og midler til overholdelse ikke er lettilgængelige, og til at de datoer, inden hvilke operatørerne skal overholde de relevante interoperabilitetskrav, nu er ændret, bør datoerne for, hvornår medlemsstaterne skal overholde kravene angående beskyttelse af frekvensspektrum som fastsat i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011, ligeledes ændres for at give medlemsstaterne tilstrækkelig yderligere tid til at overholde deres forpligtelser.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.
([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 af 22. november 2011 om fastlæggelse af krav til overvågningens præstationer og interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum (EUT L 305 af 23.11.2011, s. 35).

(6) For at sikre sammenhæng bør operatører af statsluftfartøjer indrømmes en forlængelse af gennemførelsesfrister svarende til andre luftfartøjsoperatørers. Datoerne inden hvilke operatørerne skal sikre, at statsluftfartøjer overholder de relevante krav i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011, bør derfor ligeledes ændres. De datoer vedrørende fritagelser for visse kategorier af luftfartøjer, som er fastsat i nævnte gennemførelsesforordning, bør også tilpasses for at bevare de pågældende bestemmelsers virkning i praksis, og henvisningerne dertil i bilag II bør ajourføres.

(7) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 5 ændres således:

a) Stk. 4 ophæves.

b) Stk. 5, 6 og 7 affattes således:

»5. Operatører sikrer senest den 7. juni 2020, at

a) luftfartøjer, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger, er udstyret med SSR-transpondere med den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II

b) luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger, er udstyret med SSR-transpondere, der udover den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II, har den kapacitet, der er fastlagt i del B til samme bilag

c) fastvingede luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger er udstyret med SSR-transpondere, der udover den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II, har den kapacitet, der er fastlagt i del C til samme bilag.

6. Operatører sikrer, at luftfartøjer, som er udstyret i overensstemmelse med stk. 5, og som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, opererer med antennediversitet som foreskrevet i afsnit 3.1.2.10.4 i bilag 10 til Chicago-konventionen, bind IV, fjerde udgave med alle ændringer indtil nr. 85.

7. Medlemsstaterne kan pålægge krav i henhold til stk. 5, litra b), for alle luftfartøjer, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger i områder, hvor overvågningstjenester, som benytter overvågningsdata, der er omhandlet i del B til bilag II, stilles til rådighed af luftfartstjenesteudøverne.«

2) I artikel 6, stk. 1 og 3, ændres »5. februar 2015« til »2. januar 2020«.

3) Artikel 8, stk. 1, 2 og 3, affattes således:

»1. Medlemsstaterne sikrer, at statsluftfartøjer, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger, senest den 7. juni 2020 er udstyret med SSR-transpondere med den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II.

2. Medlemsstaterne sikrer, at statsluftfartøjer af transporttypen med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger, senest den 7. juni 2020 er udstyret med SSR-transpondere, der udover den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II, har den kapacitet, der er fastlagt i del B og C til samme bilag.

3. Senest den 1. januar 2019 meddeler medlemsstaterne Kommissionen listen over statsluftfartøjer, som ikke kan udstyres med SSR-transpondere, der opfylder kravene i del A til bilag II, sammen med begrundelsen for det manglende udstyr.

Senest den 1. januar 2019 meddeler medlemsstaterne Kommissionen listen over statsluftfartøjer af transporttypen med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som ikke kan udstyres med SSR-transpondere, der opfylder kravene i del B og C til bilag II, sammen med begrundelsen for det manglende udstyr.

Det manglende udstyr skal begrundes med et af de følgende forhold:

a) tvingende tekniske hensyn

b) statsluftfartøjer, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger, men som vil være taget ud af drift senest den 1. januar 2024

c) begrænsninger med hensyn til offentlige indkøb.«

4) Artikel 14 ændres således:

a) I stk. 1 ændres datoen »8. juni 2016« til »7. juni 2020«.

b) I stk. 3 ændres datoen »1. juli 2017« til »1. januar 2019«.

5) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) Titlen på del A affattes således:

»Del A: SSR-transponderfunktioner, der er omhandlet i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 5, litra a), artikel 7, stk. 2, og artikel 8, stk. 1 og 3«

b) Titlen på del B affattes således:

»Del B: SSR-transponderfunktioner, der er omhandlet i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 5, litra b), artikel 5, stk. 7, artikel 7, stk. 2, og artikel 8, stk. 2 og 3«

c) Titlen på del C affattes således:

»Del C: SSR-transponderens supplerende overvågningsdatafunktioner, der er omhandlet i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 5, litra c), artikel 7, stk. 2, artikel 8, stk. 2 og 3, og artikel 14, stk. 1«.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. marts 2017.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand