ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/386 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Μαρτίου 2017

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 περί καθορισμού απαιτήσεων για τις επιδόσεις και τη διαλειτουργικότητα της επιτήρησης στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ([1]), και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 5,

Μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει απαιτήσεις για τα συστήματα που συμβάλλουν στην παροχή των δεδομένων επιτήρησης, των συστατικών στοιχείων τους και των συναφών διαδικασιών, ώστε να διασφαλίζονται η εναρμόνιση των επιδόσεων, η διαλειτουργικότητα και η απόδοση των εν λόγω συστημάτων εντός του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και για τους σκοπούς του συντονισμού μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών πτήσεων.

(2) Για να καταστεί δυνατός ο εξοπλισμός των αεροσκαφών με νέες ή αναβαθμισμένες ικανότητες, οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να διαθέτουν τις απαραίτητες προδιαγραφές εξοπλισμού από τις ημερομηνίες που προσδιορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφοι 4 και 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011. Ωστόσο, οι σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκπονήσει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας («ο Οργανισμός») είναι σε κάποιο βαθμό ασύμβατες με τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011, οπότε πρέπει να αναπροσαρμοστούν ώστε να συμβαδίζουν με τις εν λόγω απαιτήσεις. Για τον λόγο αυτόν, δεν ήταν σε θέση όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης να εξοπλίσουν μέχρι τις 8 Ιουνίου 2016 τα νέα αεροσκάφη τους με τις νέες λειτουργικές δυνατότητες ADS-B «Out» και Mode S Enhanced (Αναβαθμισμένος τρόπος λειτουργίας S).

(3) Πέραν αυτού, ενδιαφερόμενα μέρη ανέφεραν ότι, προς το παρόν, τα εξοπλισμένα αερομεταφερόμενα συστατικά στοιχεία των συστημάτων επιτήρησης δεν είναι πάντοτε σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1207/2011. Αυτό ισχύει ιδίως για τους στοιχειώδεις αναμεταδότες τρόπου λειτουργίας S που είχαν αναπτυχθεί στο παρελθόν, οι οποίοι όπως φαίνεται δεν πληρούν το πλέον πρόσφατο πρότυπο (ED-73E) που προβλέπεται στις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης του Οργανισμού. Οι μη σύμφωνοι στοιχειώδεις αναμεταδότες τρόπου λειτουργίας S θα χρειασθεί να καταστούν συμβατοί με αναβάθμισή τους. Εξαιτίας επίσης της απαίτησης να εξοπλισθούν τα αεροσκάφη με τις λειτουργικές δυνατότητες ADS-B και Mode S Enhanced, για λόγους κόστους/αποδοτικότητας θα χρειασθεί ταυτόχρονη αναβάθμιση των αερομεταφερόμενων συστατικών στοιχείων με τις τρεις λειτουργικές δυνατότητες.

(4) Ως εκ τούτου, πρέπει να τροποποιηθούν οι ημερομηνίες μέχρι τις οποίες οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να εκπληρώσουν τις σχετικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011, ώστε να έχουν επαρκή πρόσθετο χρόνο. Λαμβανομένων υπόψη των πρόσθετων καθυστερήσεων στην πιστοποίηση και τη διαθεσιμότητα του απαιτούμενου εξοπλισμού που θίγουν τον ομαλό μετεξοπλισμό του υπάρχοντος στόλου, δεν είναι πλέον σκόπιμο να γίνεται εν προκειμένω διάκριση μεταξύ των αεροσκαφών με βάση την ημερομηνία του ατομικού πιστοποιητικού αξιοπλοΐας.

(5) Για να συμμορφωθούν τα κράτη μέλη με τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την προστασία του ραδιοφάσματος που καθορίζονται στο άρθρο 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011, πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαθέτουν τα απαραίτητα εργαλεία μέτρησης και μέσα της συμμόρφωσης, ώστε να αποφευχθεί η παραγωγή επιζήμιων παρεμβολών από επίγεια συστήματα επιτήρησης. Λαμβανομένου υπόψη ότι τα εν λόγω εργαλεία και μέσα συμμόρφωσης δεν είναι άμεσα διαθέσιμα και ότι τροποποιούνται τώρα οι ημερομηνίες μέχρι τις οποίες οι φορείς εκμετάλλευσης υποχρεούνται να εκπληρώσουν τις συναφείς απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, πρέπει να τροποποιηθούν οι καταληκτικές ημερομηνίες συμμόρφωσης των κρατών μελών με τις σχετικές απαιτήσεις προστασίας ραδιοφάσματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011, ώστε να δοθεί στα κράτη μέλη πρόσθετος χρόνος για να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις τους.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2011, περί καθορισμού απαιτήσεων για τις επιδόσεις και τη διαλειτουργικότητα της επιτήρησης στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 305 της 23.11.2011, σ. 35).

(6) Για να διασφαλιστεί η συνοχή, πρέπει να προβλεφθούν παρόμοιες αναβολές των ημερομηνιών εφαρμογής για τους φορείς εκμετάλλευσης κρατικών αεροσκαφών όπως για τους φορείς εκμετάλλευσης των υπολοίπων αεροσκαφών. Συνεπώς, πρέπει να τροποποιηθούν και οι ημερομηνίες έως τις οποίες τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν ώστε τα κρατικά αεροσκάφη να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011. Οι ημερομηνίες που αφορούν τις εξαιρέσεις ορισμένων κατηγοριών αεροσκαφών που καθορίζονται στον εν λόγω εκτελεστικό κανονισμό πρέπει να αναπροσαρμοσθούν επίσης για να διατηρηθεί η πρακτική αποτελεσματικότητα των κανόνων αυτών, όπως πρέπει να επικαιροποιηθούν και οι παραπομπές του παραρτήματος ΙΙ.

(7) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 πρέπει επομένως να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 4 απαλείφεται.

β) Οι παράγραφοι 5, 6 και 7 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Οι φορείς εκμετάλλευσης μεριμνούν ώστε μέχρι τις 7 Ιουνίου 2020 το αργότερο:

α) τα αεροσκάφη που εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις να έχουν εξοπλισθεί με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ·

β) τα αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης αληθούς ταχύτητας αέρος μεγαλύτερη από 250 κόμβους που εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις, να έχουν εξοπλισθεί με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν, επιπλέον των ικανοτήτων που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ, τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Β του εν λόγω παραρτήματος·

γ) τα αεροσκάφη με σταθερές πτέρυγες με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης αληθούς ταχύτητας αέρος μεγαλύτερη από 250 κόμβους που εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις, να έχουν εξοπλισθεί με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν, επιπλέον των ικανοτήτων που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ, τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Γ του εν λόγω παραρτήματος.

6. Οι φορείς εκμετάλλευσης μεριμνούν ώστε τα εξοπλισμένα σύμφωνα με την παράγραφο 5 αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης αληθούς ταχύτητας αέρος μεγαλύτερη από 250 κόμβους να λειτουργούν με διαφορισμό κεραίας όπως προβλέπεται στο σημείο 3.1.2.10.4 του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος IV, τέταρτη έκδοση, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθ. 85.

7. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν απαιτήσεις μεταφοράς σύμφωνα με την παράγραφο 5 στοιχείο β) για όλα τα αεροσκάφη που εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις σε περιοχές όπου παρέχονται υπηρεσίες επιτήρησης από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας με χρήση των δεδομένων επιτήρησης που προσδιορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΙ.».

2) Στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 3, η ημερομηνία «5 Φεβρουαρίου 2015» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «2 Ιανουαρίου 2020».

3) Στο άρθρο 8, οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, μέχρι τις 7 Ιουνίου 2020 το αργότερο, τα κρατικά αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 να έχουν εξοπλισθεί με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν την ικανότητα που καθορίζεται στο μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο μέχρι τις 7 Ιουνίου 2020, τα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης αληθούς ταχύτητας αέρος μεγαλύτερη από 250 κόμβους, τα οποία εκτελούν πτήσεις κατά το άρθρο 2 παράγραφος 2, να έχουν εξοπλισθεί με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν, επιπλέον των ικανοτήτων που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Α, τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Β και στο μέρος Γ του εν λόγω παραρτήματος.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, τον κατάλογο των κρατικών αεροσκαφών τα οποία δεν είναι δυνατόν να εξοπλιστούν με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ, καθώς και την αιτιολόγηση για τον μη εξοπλισμό.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, τον κατάλογο κρατικών αεροσκαφών μεταφορικού τύπου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με μέγιστη ικανότητα πραγματικής ταχύτητας αέρα μεγαλύτερη από 250 κόμβους, τα οποία δεν είναι δυνατόν να εξοπλιστούν με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος Β και στο μέρος Γ του παραρτήματος ΙΙ, καθώς και την αιτιολόγηση για τον μη εξοπλισμό.

Οι αιτίες μη εξοπλισμού είναι μία από τις ακόλουθες:

α) αναγκαστικοί τεχνικοί λόγοι·

β) το κρατικό αεροσκάφος που εκτελεί πτήσεις κατά το άρθρο 2 παράγραφος 2 θα τεθεί εκτός επιχειρησιακής λειτουργίας μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2024 το αργότερο·

γ) περιορισμοί προμηθειών.».

4) Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, η ημερομηνία «8 Ιουνίου 2016» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «7 Ιουνίου 2020».

β) Στην παράγραφο 3, η ημερομηνία «1η Ιουλίου 2017» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «1η Ιανουαρίου 2019».

5) Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος του μέρους Α αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Μέρος Α: Ικανότητες αναμεταδοτών ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης αναφερόμενοι στο άρθρο 4 παράγραφος 3, στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α), στο άρθρο 7 παράγραφος 2 και στο άρθρο 8 παράγραφοι 1 και 3».

β) Ο τίτλος του μέρους Β αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Μέρος Β: Πρόσθετη ικανότητα αναμεταδοτών ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης αναφερόμενοι στο άρθρο 4 παράγραφος 3, στο άρθρο 5 παράγραφος 5 στοιχείο β), στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 7 παράγραφος 2 και στο άρθρο 8 παράγραφοι 2 και 3».

γ) Ο τίτλος του μέρους Γ αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Μέρος Γ: Ικανότητες δεδομένων επιτήρησης των αναμεταδοτών ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης αναφερόμενοι στο άρθρο 4 παράγραφος 3, στο άρθρο 5 παράγραφος 5 στοιχείο γ), στο άρθρο 7 παράγραφος 2, στο άρθρο 8 παράγραφοι 2 και 3 και στο άρθρο 14 παράγραφος 1».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 6 Μαρτίου 2017.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER