KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2017/386,

6. märts 2017,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011, milles sätestatakse ühtse Euroopa taeva seire toimivuse ja koostalitlusvõime nõuded

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus), ([1]) eriti selle artikli 3 lõiget 5,

pärast konsulteerimist ühtse taeva komiteega

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 1207/2011 ([2]) on sätestatud seireandmete kogumise süsteemide, nende süsteemide komponentide ja asjakohaste protseduuride suhtes kohaldatavad nõuded, et tagada kõnealuste süsteemide toimivuse, koostalitluse ja tõhususe ühtlustamine Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgus ning tsiviil- ja sõjanduskoostöö koordineerimisel.

(2) Selleks et käitajad saaksid varustada oma õhusõidukid uute või ajakohastatud tehniliste võimalustega, tuleb asjaomaste seadmete sertifitseerimise tingimused neile kättesaadavaks teha rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 artikli 5 lõigetes 4 ja 5 kindlaksmääratud tähtpäevadeks. Kuna Euroopa Lennundusohutusametis (edaspidi „amet“) välja töötatud asjakohased sertifitseerimistingimused erinevad teataval määral rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 nõuetest, tuleks kõnealused sertifitseerimistingimused läbi vaadata ja viia nende nõuetega kooskõlla. Sellest tulenevalt ei ole osa käitajatest suutnud uutele õhusõidukitele 8. juuniks 2016 paigaldada varustust, mis lubaks võtta kasutusele üldsaatega automaatse sõltuva seire väljundit (ADS-B „Out“) ja päringurežiimi S täiustatud võimekust (*Mode S Enhanced*) hõlmavad uued funktsioonid.

(3) Lisaks on sidusrühmad teatanud, et praegu ei vasta õhusõiduki pardale paigaldatud seiresüsteemi koostisosad teatavatel juhtudel rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 nõuetele. See kehtib eelkõige varem kasutusel olnud päringurežiimi S elementaarse võimekusega (*Mode S Elementary*) transpondrite kohta, mis ei vasta ameti asjakohastes sertifitseerimistingimustes sätestatud kõige uuemale standardile (ED-73E). Selleks et päringurežiimi S elementaarse võimekusega (*Mode S Elementary*) transpondrid vastaksid nõuetele, tuleb neid ajakohastada. Võttes arvesse nõuet, et õhusõidukid tuleb varustada ka seadmetega, mis on vajalikud üldsaatega automaatse sõltuva seire väljundit (ADS-B) ja päringurežiimi S täiustatud võimekust (*Mode S Enhanced*) hõlmavate funktsioonide täitmiseks, tuleks õhusõiduki pardal asuvad koostisosad, mis täidavad eespool nimetatud kolme funktsiooni, kulutõhususe eesmärgil ajakohastada ühekorraga.

(4) Sellega seoses tuleks muuta eespool nimetatud nõuete kohaldamise algustähtpäevi, et anda käitajatele piisavalt lisaaega rakendusmääruses (EL) nr 1207/2011 sätestatud asjakohaste koostalitlusnõuete täitmiseks. Kuna nii sertifitseerimisele kui ka vajalike seadmete hankimisele kulub lisaaega ja see mõjutab olemasolevate õhusõidukite tõrgeteta uuendamist, ei ole edaspidi enam asjakohane eristada õhusõidukeid individuaalse lennukõlblikkussertifikaadi väljaandmise kuupäeva alusel.

(5) Liikmesriigid peavad rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 artiklis 6 sätestatud raadiospektrikaitsest tulenevate kohustuste täitmiseks tagama, et aeronavigatsiooniteenuste osutajad töötavad välja asjakohased kontrollivahendid ja nõuete täitmise meetodid, et kaitsta transpondreid maapealsete seiresüsteemide põhjustatavate kahjulike häirete eest. Seoses sellega, et kõnealuste nõuete täitmise meetodite ja vahendite väljatöötamine võtab aega ja et käesoleva määrusega muudetakse tähtpäevi, mis ajaks käitajad peavad tagama asjakohaste koostalitlusnõuete täitmise, tuleks muuta ka tähtpäevi, mis ajaks liikmesriigid peavad vastama rakendusmäärusega (EL) nr 1207/2011 ette nähtud asjakohastele raadiospektri kaitse nõuetele, et anda neile piisavalt lisaaega oma kohustuste täitmiseks.

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.
([2]) Komisjoni 22. novembri 2011. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1207/2011, milles sätestatakse ühtse Euroopa taeva seire toimivuse ja koostalitlusvõime nõuded (ELT L 305, 23.11.2011, lk 35).

(6) Ühtsuse tagamiseks tuleks rakendustähtpäevade edasilükkamist kohaldada riiklike õhusõidukite käitajate suhtes samadel alustel, mis muude õhusõidukikäitajate suhtes. Seega tuleks muuta ka tähtpäevi, mis ajaks liikmesriigid peavad tagama, et riiklikud õhusõidukid vastavad rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 asjakohastele nõuetele. Tuleks muuta ka rakendusmääruses (EL) nr 1207/2011 teatavate õhusõidukikategooriate suhtes kehtestatud eranditega seotud tähtpäevi, et säilitada eespool nimetatud eeskirjade praktiline mõju; samuti tuleks ajakohastada kõnealuse määruse II lisas sisalduvaid viiteid.

(7) Seepärast tuleks rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011 muudetakse järgmiselt:

1) artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 4 jäetakse välja;

b) lõiked 5, 6 ja 7 asendatakse järgmisega:

„5. Käitajad tagavad hiljemalt 7. juuniks 2020, et:

a) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk varustatakse sekundaarradari transpondritega, millel on II lisa A osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

b) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, varustatakse sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka lisa B osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

c) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, varustatakse sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka lisa C osas kindlaks määratud tehnilised võimalused.

6. Käitajad tagavad, et lõike 5 kohaselt varustatud õhusõidukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, kasutavad Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite neljanda väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85) punkti 3.1.2.10.4 kohast signaalitugevuse võrdlusega mitmeantennisüsteemi.

7. Liikmesriigid võivad kooskõlas lõike 5 punktiga b kehtestada veonõuded kõikidele artikli 2 lõike 2 kohastele lennuliikluses osalevatele õhusõidukitele sellistes piirkondades, kus seireteenuseid pakuvad aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kes kasutavad II lisa B osas kindlaks määratud seireandmeid.“;

2) artikli 6 lõigetes 1 ja 3 asendatakse tekst „5. veebruariks 2015“ tekstiga „2. jaanuariks 2020“;

3) artikli 8 lõiked 1, 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 7. juuniks 2020 varustatakse kõik artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalevad riiklikud õhusõidukid sekundaarradari transpondritega, millel on II lisa A osas sätestatud tehnilised võimalused.

2. Liikmesriigid tagavad, et artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev transpordiks kasutatav riiklik õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, varustatakse hiljemalt 7. juuniks 2020 sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas sätestatud tehnilistele võimalustele ka lisa B ja C osas sätestatud tehnilised võimalused.

3. Liikmesriigid saadavad komisjonile hiljemalt 1. jaanuariks 2019 selliste riiklike õhusõidukite loetelu, mida ei ole võimalik varustada II lisa A osas sätestatud nõuetele vastavate sekundaarradari transpondritega, ning põhjendavad transpondrite paigaldamata jätmist.

Liikmesriigid saadavad komisjonile hiljemalt 1. jaanuariks 2019 selliste transpordiks kasutatavate riiklike õhusõidukite loetelu, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mida ei ole võimalik varustada II lisa B ja C osas sätestatud nõuetele vastavate sekundaarradarite transpondritega, ning põhjendavad transpondrite paigaldamata jätmist.

Transpondrite paigaldamata jätmise põhjendus on üks järgmistest:

a) mõjuvad tehnilised põhjused;

b) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalevad riiklikud õhusõidukid, mille käitamine lõpetatakse hiljemalt 1. jaanuaril 2024;

c) hankepiirangud.“;

4) artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 1 asendatakse tekst „8. juunit 2016“ tekstiga „7. juunit 2020“;

b) lõikes 3 asendatakse tekst „1. juuliks 2017“ tekstiga „1. jaanuariks 2019“;

5) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) A osa pealkiri asendatakse järgmisega:

„A osa: artikli 4 lõike 3, artikli 5 lõike 5 punkti a, artikli 7 lõike 2 ning artikli 8 lõigete 1 ja 3 kohased sekundaarradari transpondri tehnilised võimalused“;

b) B osa pealkiri asendatakse järgmisega:

„B osa: artikli 4 lõike 3, artikli 5 lõike 5 punkti b, artikli 5 lõike 7, artikli 7 lõike 2 ning artikli 8 lõigete 2 ja 3 kohased sekundaarradari transpondri tehnilised võimalused“;

c) C osa pealkiri asendatakse järgmisega:

„C osa: artikli 4 lõike 3, artikli 5 lõike 5 punkti c, artikli 7 lõike 2, artikli 8 lõigete 2 ja 3 ning artikli 14 lõike 1 kohased sekundaarradari transpondri tehnilised võimalused“.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 6. märts 2017

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER