RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/386 DE LA COMMISSION

du 6 mars 2017

modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 de la Commission fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union 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 5,

après consultation du comité du ciel unique,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 de la Commission ([2]) établit les exigences applicables aux systèmes contribuant à la fourniture de données de surveillance, à leurs composants et aux procédures associées afin de garantir l'harmonisation des performances, l'interopérabilité et l'efficacité de ces systèmes au sein du réseau européen de gestion du trafic aérien et à des fins de coordination civile/militaire.

(2) Afin de pouvoir doter les aéronefs de capacités nouvelles ou mises à niveau, les exploitants doivent disposer des spécifications nécessaires applicables aux équipements au plus tard aux dates visées à l'article 5, paragraphes 4 et 5, du règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011. Toutefois, les spécifications de certification pertinentes élaborées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») sont, dans une certaine mesure, incompatibles avec les exigences du règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 et devraient être réalignées sur ces exigences et mises en conformité avec celles-ci. Par conséquent, tous les exploitants n'ont pas été en mesure de doter leurs aéronefs neufs des nouvelles fonctionnalités relatives à l'«ADS-B Out» et au Mode S Enhanced pour le 8 juin 2016.

(3) En outre, les parties intéressées ont indiqué que, à l'heure actuelle, les composants des systèmes de surveillance embarqués ne sont pas toujours conformes aux dispositions du règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011. Cela vaut en particulier pour les transpondeurs Mode S Elementary déployés précédemment qui ne sont pas conformes à la norme la plus récente (ED-73E) établie dans les spécifications de certification pertinentes de l'Agence. Les transpondeurs Mode S Elementary non conformes devront être mis en conformité par une mise à niveau. Compte tenu de l'obligation d'équiper également les aéronefs avec les fonctionnalités relatives à l'«ADS-B» et au Mode S Enhanced, une seule mise à niveau des composants embarqués avec les trois fonctionnalités s'impose pour des raisons de rapport coût/efficacité.

(4) Par conséquent, afin d'accorder un délai supplémentaire suffisant aux exploitants, les dates auxquelles ces derniers sont tenus de se conformer aux exigences d'interopérabilité pertinentes du règlement (UE) nº 1207/2011 devraient être modifiées. Compte tenu des retards supplémentaires dans la certification et dans la disponibilité de l'équipement requis qui affectent le bon déroulement de la mise en conformité de la flotte existante, il n'y a plus lieu de faire une distinction à cet égard entre les aéronefs en fonction de la date de leur certificat de navigabilité individuel.

(5) Pour se conformer à leurs obligations en matière de protection des radiofréquences énoncées à l'article 6 du règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011, les États membres doivent veiller à ce que les prestataires de services de navigation aérienne disposent des instruments de mesure et des moyens de mise en conformité nécessaires pour éviter que les systèmes de surveillance au sol ne provoquent du brouillage préjudiciable. Compte tenu du fait que ces moyens de mise en conformité et ces instruments ne sont pas aisément disponibles et que les dates auxquelles les exploitants sont tenus de se conformer aux exigences d'interopérabilité pertinentes sont désormais modifiées, les délais dans lesquels les États membres sont tenus de se conformer aux exigences relatives à la protection des radiofréquences pertinentes du règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 devraient être modifiés également, afin de donner aux États membres suffisamment de temps supplémentaire pour se conformer à leurs obligations.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.
([2]) Règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen (JO L 305 du 23.11.2011, p. 35).

(6) Par souci de cohérence, les exploitants d'aéronefs d'État devraient bénéficier des mêmes reports des dates de mise en œuvre que les exploitants des autres aéronefs. Les délais dans lesquels les États membres sont tenus de faire en sorte que les aéronefs d'État soient conformes aux exigences pertinentes du règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 devraient donc également être modifiés. Les dates concernant les dérogations pour certaines catégories d'aéronefs définies dans ledit règlement d'exécution devraient également être ajustées afin de conserver l'effet utile de ces règles, et les références à l'annexe II dudit règlement devraient être mises à jour.

(7) Il y a lieu, dès lors, de modifier le règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 est modifié comme suit:

1) l'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est supprimé;

b) les paragraphes 5, 6 et 7 sont remplacés par le texte suivant:

«5. Les exploitants veillent à ce que, le 7 juin 2020 au plus tard:

a) les aéronefs assurant des vols visés à l'article 2, paragraphe 2, soient équipés de transpondeurs SSR dotés des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II;

b) les aéronefs ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou ayant une capacité maximale de vitesse vraie au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds, assurant des vols visés à l'article 2, paragraphe 2, soient équipés de transpondeurs SSR dotés, en plus des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II, des capacités définies dans la partie B de ladite annexe;

c) les aéronefs à voilure fixe ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou ayant une capacité maximale de vitesse vraie au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds, assurant des vols visés à l'article 2, paragraphe 2, soient équipés de transpondeurs SSR dotés, en plus des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II, des capacités définies dans la partie C de ladite annexe.

6. Les exploitants veillent à ce que les aéronefs équipés conformément au paragraphe 5, et ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou ayant une capacité maximale de vitesse vraie de croisière supérieure à 250 nœuds, fonctionnent en diversité d'antenne, conformément au paragraphe 3.1.2.10.4 de l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume IV, quatrième édition, y compris tous les amendements jusqu'au nº 85.

7. Les États membres peuvent imposer des prescriptions de transport conformément au point b) du paragraphe 5 à tous les aéronefs assurant des vols visés à l'article 2, paragraphe 2, dans des zones où les services de surveillance utilisant les données de surveillance figurant à la partie B de l'annexe II sont fournis par des prestataires de services de navigation aérienne.»

2) à l'article 6, paragraphes 1 et 3, la date du «5 février 2015» est remplacée par celle du «2 janvier 2020»;

3) à l'article 8, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres veillent à ce que, le 7 juin 2020 au plus tard, les aéronefs d'État assurant des vols conformément à l'article 2, paragraphe 2, soient équipés d'un transpondeur SSR doté des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II.

2. Les États membres veillent à ce que, le 7 juin 2020 au plus tard, les aéronefs d'État de type «transport» ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou ayant une capacité maximale de vitesse vraie au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds, assurant des vols conformément à l'article 2, paragraphe 2, soient équipés d'un transpondeur SSR doté, en plus des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II, des capacités définies dans les parties B et C de ladite annexe.

3. Le 1er janvier 2019 au plus tard, les États membres communiquent à la Commission la liste des aéronefs d'État qui ne peuvent pas être équipés d'un transpondeur SSR satisfaisant aux exigences de la partie A de l'annexe II, ainsi que les raisons justifiant la non-installation.

Les États membres communiquent à la Commission, le 1er janvier 2019 au plus tard, la liste des aéronefs d'État de type «transport» ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou ayant une capacité maximale de vitesse vraie au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds, qui ne peuvent pas être équipés d'un transpondeur SSR satisfaisant aux exigences des parties B et C de l'annexe II, ainsi que les raisons justifiant la non-installation.

Les raisons justifiant la non-installation sont les suivantes:

a) impératifs techniques;

b) aéronef d'État assurant des vols conformément à l'article 2, paragraphe 2, et qui sera retiré du service opérationnel au 1er janvier 2024 au plus tard;

c) contraintes liées à la passation des marchés.»

4) l'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, la date du «8 juin 2016» est remplacée par celle du «7 juin 2020»;

b) au paragraphe 3, la date du «1er juillet 2017» est remplacée par celle du «1er janvier 2019»;

5) l'annexe II est modifiée comme suit:

a) le titre de la partie A est remplacé par le texte suivant:

«Partie A: Capacités des transpondeurs SSR visées à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphe 5, point a), à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphes 1 et 3»;

b) le titre de la partie B est remplacé par le texte suivant:

«Partie B: Capacités des transpondeurs SSR visées à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphe 5, point b), à l'article 5, paragraphe 7, à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphes 2 et 3»;

c) le titre de la partie C est remplacé par le texte suivant:

«Partie C: Capacités des données de surveillance supplémentaires des transpondeurs SSR visées à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphe 5, point c), à l'article 7, paragraphe 2, à l'article 8, paragraphes 2 et 3, et à l'article 14, paragraphe 1».

Article 2

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 6 mars 2017.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER