REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/386 AL COMISIEI

din 6 martie 2017

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 de stabilire a cerințelor pentru performanța și interoperabilitatea funcției de supraveghere în cadrul Cerului unic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) ([1]), în special articolul 3 alineatul (5),

după consultarea Comitetului pentru cerul unic,

întrucât:

(1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 al Comisiei ([2]) stabilește cerințele aplicabile sistemelor care contribuie la furnizarea de date de supraveghere, componentelor acestora și procedurilor aferente, pentru a asigura armonizarea performanței, interoperabilitatea și eficiența sistemelor respective în cadrul rețelei europene de management al traficului aerian și în scopul coordonării civil-militare.

(2) Pentru a fi în măsură să doteze aeronavele cu capacități noi sau actualizate, operatorii trebuie să dispună de specificațiile necesare privind echipamentele până la termenele menționate la articolul 5 alineatele (4) și (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011. Cu toate acestea, specificațiile de certificare relevante elaborate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția") sunt într-o anumită măsură incompatibile cu cerințele din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 și ar trebui să fie realiniate și puse în concordanță cu aceste cerințe. În consecință, nu toți operatorii au fost în măsură să echipeze aeronavele noi cu noile funcționalități ADS-B „Out" și Mode S Enhanced până la 8 iunie 2016.

(3) În plus, unele părți interesate au raportat că, la ora actuală, componentele sistemelor de supraveghere de la bordul aeronavelor nu sunt întotdeauna conforme cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011. Acest fapt este valabil în special pentru transponderele Mode S Elementary instalate anterior care se pare că nu respectă cel mai recent standard (ED-73E), conform specificațiilor de certificare relevante ale agenției. Transponderele Mode S Elementary neconforme va trebui să fie puse în conformitate prin modernizarea acestora. Având în vedere obligația de a echipa aeronavele și cu funcționalitățile ADS-B și Mode S Enhanced, din motive de eficiență din punctul de vedere al costurilor, se impune o singură modernizare a constituentelor aflate la bord cu cele trei funcționalități.

(4) Din aceste motive, pentru a acorda operatorilor timp suplimentar suficient, termenele până la care aceștia trebuie să respecte cerințele de interoperabilitate relevante din Regulamentul (UE) nr. 1207/2011 ar trebui modificate. Având în vedere întârzierile suplimentare legate de certificarea și disponibilitatea echipamentelor necesare, care afectează recondiționarea lipsită de probleme a flotei existente, nu mai este indicat să se facă o distincție în această privință între aeronave pe baza datei certificatului lor individual de navigabilitate.

(5) Pentru a se conforma obligațiilor care le revin pentru protejarea spectrului de radiofrecvențe, prevăzute la articolul 6 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011, statele membre trebuie să se asigure că furnizorii de servicii de navigație aeriană dispun de instrumentele de măsurare și de mijloacele de conformitate necesare pentru a evita producerea de interferențe prejudiciabile de către sistemele de supraveghere de la sol. Având în vedere că aceste mijloace de conformitate și instrumente nu sunt imediat disponibile și că termenele până la care operatorii trebuie să se conformeze cerințelor de interoperabilitate relevante sunt în prezent modificate, termenele până la care statele membre trebuie să se conformeze cu cerințele relevante de protejare a spectrului de radiofrecvențe din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 ar trebui să fie, de asemenea, modificate, pentru ca statele membre să dispună de un timp suplimentar suficient pentru a se conforma obligațiilor care le revin.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 al Comisiei din 22 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor pentru performanța și interoperabilitatea funcției de supraveghere în cadrul Cerului unic european (JO L 305, 23.11.2011, p. 35).

(6) În vederea asigurării coerenței, operatorii de aeronave de stat ar trebui să beneficieze de aceleași amânări ale termenelor de implementare ca și ceilalți operatori de aeronave. Prin urmare, termenele până la care statele membre trebuie să se asigure că aeronavele de stat sunt conforme cu cerințele relevante din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 ar trebui, de asemenea, să fie modificate. Termenele privind derogările pentru anumite categorii de aeronave prevăzute în regulamentul de punere în aplicare menționat ar trebui, de asemenea, să fie ajustate cu scopul de a menține efectul practic al acestor norme, iar referințele din anexa II la regulamentul respectiv ar trebui să fie actualizate.

(7) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se elimină;

(b) alineatele (5), (6) și (7) se înlocuiesc cu următorul text:

„(5) Operatorii se asigură că, până la 7 iunie 2020 cel târziu:

(a) aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2) sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere, având capacitățile indicate în partea A a anexei II;

(b) aeronavele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau având o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2) sunt prevăzute cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitățile indicate în partea A a anexei II, capacitățile indicate în partea B a anexei respective;

(c) aeronavele cu aripi fixe și cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau având o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2), sunt prevăzute cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitățile indicate în partea A a anexei II, capacitățile indicate în partea C a anexei respective.

(6) Operatorii se asigură că aeronavele echipate în conformitate cu alineatul (5) care au o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri operează cu diversitate de antene astfel cum este prevăzut la punctul 3.1.2.10.4 din anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV, ediția a patra, inclusiv toate amendamentele până la nr. 85.

(7) Statele membre pot impune cerințe de dotare în conformitate cu alineatul (5) litera (b) pentru toate aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2) în zonele în care serviciile de supraveghere care utilizează datele de supraveghere identificate în partea B a anexei II sunt prestate de furnizorii de servicii de navigație aeriană."

2. La articolul 6 alineatele (1) și (3), „5 februarie 2015" se înlocuiește cu „2 ianuarie 2020".

3. La articolul 8, alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Statele membre se asigură că, până la 7 iunie 2020 cel târziu, aeronavele de stat care operează în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având capacitatea indicată în partea A a anexei II.

(2) Statele membre se asigură că, până la 7 iunie 2020 cel târziu, aeronavele de stat de tip transport cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau cu o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care operează în conformitate cu articolul 2 alineatul (2), sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere care dețin în plus față de capacitatea indicată în partea A a anexei II, capacitatea indicată în părțile B și C ale anexei respective.

(3) Statele membre comunică Comisiei, până la data de 1 ianuarie 2019 cel târziu, lista aeronavelor de stat care nu pot fi echipate cu transpondere radar secundar de supraveghere conforme cu cerințele indicate în partea A a anexei II, împreună cu justificarea pentru neechipare.

Statele membre comunică Comisiei, până la data de 1 ianuarie 2019 cel târziu, lista aeronavelor de stat de tip transport cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau cu o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care nu pot fi dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere conforme cu cerințele indicate în partea B și în partea C a anexei II, împreună cu justificarea pentru neechipare.

Justificarea pentru neechipare este una dintre următoarele:

(a) motive tehnice stringente;

(b) aeronave de stat care operează în conformitate cu articolul 2 alineatul (2), care vor fi scoase din serviciul operațional până la 1 ianuarie 2024 cel târziu;

(c) constrângeri în legătură cu achizițiile publice."

4. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), „8 iunie 2016" se înlocuiește cu „7 iunie 2020";

(b) la alineatul (3), „1 iulie 2017" se înlocuiește cu „1 ianuarie 2019".

5. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) titlul părții A se înlocuiește cu textul următor:

„Partea A: Capacitățile transponderului radar secundar de supraveghere menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 5 alineatul (5) litera (a), la articolul 7 alineatul (2) și la articolul 8 alineatele (1) și (3)";

(b) titlul părții B se înlocuiește cu următorul titlu:

„Partea B: Capacitățile transponderului radar secundar de supraveghere menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 5 alineatul (5) litera (b), la articolul 5 alineatul (7), la articolul 7 alineatul (2) și la articolul 8 alineatele (2) și (3)";

(c) titlul părții C se înlocuiește cu următorul titlu:

„Partea C: Capacitățile transponderului radar secundar de supraveghere menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 5 alineatul (5) litera (c), la articolul 7 alineatul (2), la articolul 8 alineatele (2) și (3) și la articolul 14 alineatul (1)".

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 6 martie 2017.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER