RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/310 DE LA COMMISSION

du 26 février 2015

modifiant le règlement (CE) nº 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen et abrogeant le règlement d'exécution (UE) nº 441/2014

(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, paragraphes 1 et 5,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 29/2009 de la Commission ([2]) définit les exigences relatives à l'introduction coordonnée de services de liaison de données fondés sur les communications de données air-sol de point à point.

(2) Les prestataires de services de navigation aérienne et les exploitants ont signalé des problèmes techniques lors de la mise en œuvre du règlement (CE) nº 29/2009. Il s'agit notamment de coupures, connues sous le nom de «provider aborts» (ci-après «PA»), des communications de données air-sol existantes permettant l'exploitation des services de liaison de données (ci-après «DLS»), qui dépassent la limite correspondant à un niveau de performance acceptable. Par conséquent, certains prestataires de services de navigation aérienne ont déjà limité l'exploitation des DLS aux aéronefs dotés d'équipements avioniques spécifiques par le biais de «listes blanches», de manière à atténuer les incidences potentielles en matière de sécurité de ces PA dans l'exploitation des DLS.

(3) À la demande de la Commission, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») a effectué une enquête ([3]) afin d'identifier la ou les causes de ces problèmes techniques et de recommander des mesures pour y remédier. L'enquête a révélé que l'apparition aléatoire des PA n'était pas due à une cause prévisible unique, mais plutôt à une combinaison de facteurs liés à l'environnement des fréquences radio et à la fréquence unique actuellement utilisée pour la mise en œuvre des infrastructures de liaison de données, actuellement sur une fréquence unique. On a constaté que le taux excessif de PA aléatoires entraînait une dégradation de la performance du réseau susceptible de présenter des risques en matière de sécurité aérienne en raison d'une augmentation de la charge de travail des pilotes et contrôleurs et d'une confusion conduisant à une moindre maîtrise de la situation.

(4) Dans son rapport d'enquête, l'AESA a conclu que des niveaux de performance acceptables en matière de liaison de données ne pourraient être atteints que par le déploiement d'une infrastructure multifréquences, qu'il conviendrait également d'optimiser pour prévenir les perturbations radioélectriques. Elle a recommandé d'établir et de mettre en œuvre un plan d'action pour étudier plus en détail les problèmes techniques décelés et valider les solutions techniques nécessaires. Toutefois, ces mesures nécessitent du temps et l'AESA a donc recommandé de revoir la date de mise en application du règlement (CE) nº 29/2009 ainsi que les délais prévus par ce règlement. L'AESA a également recommandé que le plan d'action soit mis en œuvre de préférence par le gestionnaire du déploiement visé par le règlement d'exécution (UE) nº 409/2013 de la Commission ([4]).

(5) En outre, afin d'aborder l'exploitation des DLS spécifiquement sous l'angle de la sécurité aérienne, conformément au règlement (CE) nº 29/2009, l'AESA a publié le 23 mai 2014 le bulletin d'information de sécurité nº 2014-14, qui recommande que les exploitants passent des données aux appels vocaux lorsqu'ils sont confrontés à un niveau élevé de PA.

(6) Conformément aux recommandations de l'AESA, la Commission a donné instruction à l'entreprise commune SESAR (ci-après l'«EC SESAR») d'élaborer un plan de travail pour la poursuite de l'examen des problèmes décelés

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.
([2]) Règlement (CE) nº 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen (JO L 13 du 17.1.2009, p. 3).
([3]) Agence européenne de la sécurité aérienne, rapport «Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009», version 1.1, 23.4.2014, référence 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.
([4]) Règlement d'exécution (UE) nº 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien (JO L 123 du 4.5.2013, p. 1).

et pour l'exécution des actions spécifiques recommandées par l'AESA. Le plan de travail, tel que présenté par l'EC SESAR, comprend deux phases d'études et des mesures correctives jugées nécessaires en ce qui concerne, en particulier, les problèmes d'infrastructure au sol pour la liaison de données ainsi que l'élaboration et la validation de solutions techniques embarquées. Les résultats préliminaires et les mesures correctives sont attendus d'ici à 2016, tandis que la poursuite de la validation pourrait nécessiter deux années supplémentaires.

(7) Par conséquent, vu notamment les difficultés techniques et les lacunes observées dans les performances de l'infrastructure DLS déployée, qui ont déjà conduit à l'adoption de certaines mesures d'atténuation, et leur impact potentiel sur la sécurité aérienne, et étant donné que les études et actions nécessaires pour les identifier et y remédier devraient s'achever au cours de l'année 2018, il convient de différer la date de mise en application du règlement (CE) nº 29/2009.

(8) Pour les mêmes raisons que celles évoquées au septième considérant, et afin de préserver la cohérence des exigences énoncées dans le règlement (CE) nº 29/2009, certains autres délais prévus dans ledit règlement devraient également être modifiés.

(9) En vue de fournir et d'exploiter des services de liaison de données reposant sur la capacité DLS au sol validée nécessaire, les dates de mise en application des exigences relatives à l'équipement au sol pour les espaces aériens définis dans les parties A et B de l'annexe I du règlement (CE) nº 29/2009 devraient être modifiées afin que l'infrastructure terrestre soit disponible 24 mois avant la date de mise en application des exigences relatives à la partie aérienne. Toutefois, les États membres responsables de l'espace aérien défini dans la partie B de ladite annexe ont déjà obtenu une prolongation du délai pour mettre en œuvre l'infrastructure DLS au sol requise. Par conséquent, les dates de mise en application différentes pour les espaces aériens définis dans la partie A et dans la partie B de cette annexe ne se justifient plus.

(10) En outre, il convient de modifier la date à partir de laquelle les exploitants sont tenus de s'assurer que les aéronefs concernés ont la capacité d'exploiter les DLS conformément à l'annexe II du règlement (CE) nº 29/2009, afin qu'elle corresponde à la date de mise en application modifiée dudit règlement. Par ailleurs, en ce qui concerne cette exigence relative à la capacité d'exploiter les DLS, il n'est plus justifié d'établir une distinction entre aéronefs en fonction de la date de leur certificat de navigabilité individuel. Toutefois, les dérogations à cette obligation pour certaines catégories d'aéronefs, ainsi que la règle spécifique concernant les nouveaux aéronefs d'État de type «transport», devraient être maintenues, et les dates correspondantes devraient être adaptées en conséquence, de manière à conserver l'effet utile de ces règles. En l'absence de données claires et convaincantes justifiant leur modification, les dates actuelles devraient être maintenues, du moins pour le moment, uniquement en ce qui concerne la dérogation applicable aux aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 2014 et dotés d'un équipement de liaison de données certifié conforme à l'un des documents Eurocae pertinents.

(11) Les mesures énoncées dans le présent règlement, en particulier la modification de la date de mise en application du règlement (CE) nº 29/2009, sont, sous réserve de la nécessité de traiter de manière adéquate les questions de sécurité aérienne pouvant surgir à cet égard, sans préjudice des possibilités existantes de tenir compte, dans le cadre de la modulation des redevances de navigation aérienne visée à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) nº 391/2013 de la Commission ([1]) ou de l'attribution des créneaux horaires de gestion des courants de trafic aérien (ATFM) conformément au règlement (UE) nº 255/2010 de la Commission ([2]), du fait que certains exploitants ont peut-être déjà équipé, ou vont équiper, sur une base volontaire, avant la date modifiée de mise en application du règlement, leurs aéronefs de la capacité à exploiter les DLS et que certains prestataires de services de la circulation aérienne ont déjà mis en œuvre l'infrastructure DLS au sol.

(12) En application du règlement d'exécution (UE) nº 441/2014 de la Commission ([3]), l'espace aérien croate doit être ajouté à l'espace aérien à l'intérieur duquel s'applique le règlement (CE) nº 29/2009. Toutefois, le règlement d'exécution (UE) nº 441/2014 ne s'applique qu'à partir du 5 février 2016. Compte tenu de la présente modification du règlement (CE) nº 29/2009, le règlement d'exécution (UE) nº 441/2014 devrait, pour des raisons de clarté, être abrogé et la modification qu'il institue/adopte devrait être insérée dans le présent règlement.

(13) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) nº 29/2009 en conséquence.

(14) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil ([4]),

([1]) Règlement d'exécution (UE) nº 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne (JO L 128 du 9.5.2013, p. 31).
([2]) Règlement (UE) nº 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien (JO L 80 du 26.3.2010, p. 10).
([3]) Règlement d'exécution (UE) nº 441/2014 de la Commission du 30 avril 2014 modifiant le règlement (CE) nº 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen (JO L 130 du 1.5.2014, p. 37).
([4]) Règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) nº 29/2009 est modifié comme suit:

1) À l'article 1er, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le présent règlement s'applique à tous les vols exploités selon les règles de la navigation aux instruments de la circulation aérienne générale à l'intérieur de l'espace aérien au-dessus du niveau de vol FL285 défini à l'annexe I, parties A et B.»

2) À l'article 3, les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Sans préjudice du paragraphe 3, les exploitants veillent à ce qu'à partir du 5 février 2020, les aéronefs assurant les vols visés à l'article 1er, paragraphe 3, puissent utiliser les services de liaison de données définis à l'annexe II.

3. Le paragraphe 2 n'est pas applicable:

a) aux aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 1er janvier 2014 et dotés d'un équipement de liaison de données certifié conforme aux exigences de l'un des documents Eurocae spécifiés à l'annexe III, point 10;

b) aux aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 31 décembre 2003 et dont l'exploitation, dans l'espace aérien visé à l'article 1er, paragraphe 3, cessera avant le 31 décembre 2022;

c) aux aéronefs d'État;

d) aux aéronefs empruntant l'espace aérien visé à l'article 1er, paragraphe 3, à des fins d'essai, de livraison et d'entretien ou équipés de composants de liaison de données temporairement inexploitables dans les conditions précisées sur la liste minimale d'équipements applicable exigée par l'annexe III, point 1, et le règlement (CE) nº 216/2008 et ses modalités d'application.

4. Les États membres qui décident de doter de nouveaux aéronefs d'État de type "transport", mis en service après le 1er janvier 2019, d'une fonction de liaison de données reposant sur des normes qui ne sont pas spécifiques aux exigences des opérations militaires veillent à ce que ces aéronefs puissent utiliser les services de liaison de données définis à l'annexe II.»

3) À l'article 15, deuxième alinéa, la date du «7 février 2013» est remplacée par celle du «5 février 2018».

4) À l'annexe I, partie B, le texte suivant est inséré après «— Warszawa FIR,»: «— Zagreb FIR,».

Article 2

Le règlement d'exécution (UE) nº 441/2014 est abrogé.

Article 3

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 26 février 2015.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER