Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/343

18.2.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/343 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Φεβρουαρίου 2025

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 όσον αφορά τα συστήματα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου [1], και ιδίως το άρθρο 31 παράγραφος 1 στοιχείο α) και το άρθρο 44 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής [2] θεσπίζει κοινές απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.

(2) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011, τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή τα οποία επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με την έκδοση 7.1 του λογισμικού του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II), ώστε να αποφεύγεται η εναέρια σύγκρουση αεροσκαφών. Η εν λόγω απαίτηση ισχύει επίσης για τους φορείς εκμετάλλευσης ορισμένων αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα, αλλά δεν ισχύει για τα συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

(3) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011, τα αεροσκάφη που δεν υποχρεούνται εκ του νόμου να είναι εξοπλισμένα με το σύστημα ACAS II αλλά είναι εξοπλισμένα με το εν λόγω σύστημα σε εθελοντική βάση, πρέπει να διαθέτουν την έκδοση 7.1 του λογισμικού αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.

(4) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής [3] ορίζει κοινές απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους.

(5) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 απαιτεί από τους παρόχους υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης να αποδεικνύουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι διαδικασίες λειτουργίας τους συμμορφώνονται με τα πρότυπα του παραρτήματος 10 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου), για τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες, εφόσον σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή επιτήρησης στον σχετικό εναέριο χώρο.

[1] ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

[2] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2011, σχετικά με τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ΕΕ L 336 της 20.12.2011, σ. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1332/oj).

[3] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

(6) Η τροποποίηση 91 των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών «Αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – Συστήματα επιτήρησης και αποφυγής σύγκρουσης» (παράρτημα 10 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου) εισήγαγε το σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης Xa (ACAS Xa) ως εναλλακτική λύση έναντι της έκδοσης 7.1 του λογισμικού αποφυγής εναέριας σύγκρουσης του ACAS II.

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, οι νέες απαιτήσεις που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό πρέπει να ανταποκρίνονται στην εξέλιξη της τεχνολογίας και στις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα της αεροπορίας και να λαμβάνουν υπόψη την πείρα που έχει αποκτηθεί στον τομέα της αεροπορίας παγκοσμίως, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο στα αντίστοιχα πεδία. Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να επιτρέπεται η πρόσβαση των αεροσκαφών που είναι εξοπλισμένα με το σύστημα ACAS Xa στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

(8) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, οι νέοι κανόνες που θεσπίζονται δυνάμει του εν λόγω κανονισμού θα πρέπει να βοηθήσουν τα κράτη μέλη στην άσκηση των δικαιωμάτων και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, με τη διασφάλιση κοινής ερμηνείας και ομοιόμορφης και έγκαιρης εφαρμογής των διατάξεών της. Συνεπώς, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να παραπέμπει στις τελευταίες διατάξεις του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου.

(9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό συνάδουν με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1332/2011

Στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1332/2011, το σημείο AUR.ACAS.1005 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«AUR.ACAS.1005 **Απαίτηση επιδόσεων**

Τα κάτωθι στροβιλοκίνητα αεροπλάνα εξοπλίζονται με την έκδοση 7.1 του λογισμικού αποφυγής εναέριας σύγκρουσης του ACAS II ή με το σύστημα ACAS Xa:

α) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg·

β) αεροπλάνα που επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες.

Αεροσκάφη μη αναφερόμενα στο σημείο 1, τα οποία όμως εξοπλίζονται σε εθελοντική βάση με το ACAS II, διαθέτουν την έκδοση 7.1 του λογισμικού αποφυγής εναέριας σύγκρουσης ή το ACAS Xa.

Το σημείο 1 δεν εφαρμόζεται σε συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών.».

Άρθρο 2

Τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/373

Στο σημείο CNS.TR.100 του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/373, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Τόμος IV για τα ραντάρ επιτήρησης και τα συστήματα αποφυγής σύγκρουσης, στην 5η έκδοση του Ιουλίου 2014, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 91·».

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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 ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 17 Φεβρουαρίου 2025.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN