REGULAMENTUL (UE) 2018/401 AL COMISIEI

din 14 martie 2018

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește clasificarea pistelor

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE ([1]), în special articolul 8a alineatul (5),

întrucât:

(1) Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei ([2]) stabilește definiția termenului „pistă instrumentală” în sensul regulamentului respectiv. Dispozițiile regulamentului respectiv ar trebui să reflecte stadiul actual al tehnologiei și cele mai bune practici în domeniul aerodromurilor și să ia în considerare standardele internaționale aplicabile.

(2) În scrisoarea sa AN 41.2.24–13/20 adresată statelor, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a adoptat amendamentul 11-B la anexa 14 volumul 1 al Convenției de la Chicago, care este aplicabil în statele membre ale OACI de la data de 13 noiembrie 2014. Modificările introduse prin amendamentul respectiv simplifică clasificarea actuală a apropierii de pistă și descriu mai exact diferitele tipuri de operațiuni de apropiere și de aterizare.

(3) Modificările aduse anexei 14 la Convenția de la Chicago ar trebui să se reflecte în Regulamentul (UE) nr. 139/2014, mai exact în cadrul dispozițiilor acestuia referitoare la operațiunile de apropiere cu ghidare verticală în navigația bazată pe performanță (PBN – *performance-based navigation*) și la cerințele cu privire la pistă în legătură cu operațiunile de apropiere. În plus, ar trebui să fie facilitată punerea în aplicare a operațiunilor PBN de apropiere cu ghidare verticală pentru un număr semnificativ de aerodromuri fără a fi necesară modernizarea infrastructurii acestora.

(4) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 ar trebui modificat în consecință.

(5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament se bazează pe avizul nr. 03/2016 emis de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (b) și cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

([1]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

([2]) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).

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

Adoptat la Bruxelles, 14 martie 2018.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se modifică după cum urmează:

1. Punctul 22 se înlocuiește cu următorul text:

„22. «pistă instrumentală» înseamnă unul dintre următoarele tipuri de piste, destinat operării aeronavelor folosind proceduri de apropiere instrumentală:

1. «pistă pentru apropiere de neprecizie»: o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip A;

2. «pistă pentru apropiere de precizie, categoria I»: o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT I;

3. «pistă pentru apropiere de precizie, categoria II»: o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT II;

4. «pistă pentru apropiere de precizie, categoria III» o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT IIIA, IIIB sau IIIC până la suprafața pistei și în lungul acesteia;".

2. Se introduc punctele 47a și 47b cu următorul text:

„47a. «operațiune de apropiere instrumentală de tip A» înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală cu o înălțime minimă de coborâre sau înălțime de luare a deciziei de cel puțin 75 m (250 ft);

47b. «operațiune de apropiere instrumentală de tip B» înseamnă o operațiune de apropiere instrumentală cu o înălțime de luare a deciziei sub 75 m (250 ft). Operațiunile de apropiere instrumentală de tip B se clasifică după cum urmează:

1. Categoria I (CAT I): o înălțime de luare a deciziei de minimum 60 m (200 ft) și fie cu o vizibilitate de cel puțin 800 m, fie cu o distanță vizuală în lungul pistei de cel puțin 550 m;

2. Categoria II (CAT II): o înălțime de luare a deciziei mai mică de 60 m (200 ft), dar nu mai mică de 30 m (100 ft), și o distanță vizuală în lungul pistei de cel puțin 300 m;

3. Categoria IIIA (CAT IIIA): o înălțime de luare a deciziei mai mică de 30 m (100 ft) sau fără înălțime de luare a deciziei și o distanță vizuală în lungul pistei de cel puțin 175 m;

4. Categoria IIIB (CAT IIIB): o înălțime de luare a deciziei mai mică de 15 m (50 ft) sau fără înălțime de luare a deciziei și o distanță vizuală în lungul pistei mai mică de 175 m, dar nu mai mică de 50 m;

5. Categoria IIIC (CAT IIIC): fără limitare a înălțimii de luare a deciziei sau a distanței vizuale în lungul pistei;".