II

*(Actes non législatifs)*

# RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/587 DE LA COMMISSION

**du 29 avril 2020**

**modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 1206/2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen et le règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 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 (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 44, paragraphe 1, point a),

considérant ce qui suit:

(1) Afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des exploitations d'aéronefs et des aérodromes, de la gestion du trafic aérien, de la navigation aérienne et du fonctionnement du réseau européen de gestion du trafic aérien, il est nécessaire d'apporter certaines améliorations aux règles de fonctionnement relatives à l'utilisation de l'espace aérien, des équipements d'aéronef et des systèmes de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne et de leurs composants requis pour l'utilisation de l'espace aérien. Il y a donc lieu d'établir, dans le règlement d'exécution (UE) nº 1206/2011 de la Commission et dans le règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 de la Commission ([2]), de nouvelles exigences mises à jour en matière d'interopérabilité liées à la sécurité ([3]).

(2) Compte tenu de l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre actuelle de la capacité des systèmes de surveillance embarqués et des systèmes de surveillance au sol à traiter les données, une installation efficace et en temps utile des équipements d'aéronef est nécessaire pour permettre à l'ensemble de la chaîne de surveillance de produire les avantages attendus dans les délais fixés. Les critères de dérogation aux exigences relatives aux équipements d'aéronef devraient être modifiés afin d'indiquer clairement quels sont les aéronefs qui doivent être équipés et quels sont ceux qui doivent bénéficier d'une dérogation à ces exigences. Dans le même temps, il convient de maintenir le nombre total réel d'aéronefs équipés afin de ne pas imposer une charge économique excessive.

(3) Un nombre important d'aéronefs équipés est déjà certifié conformément à la norme internationale applicable aux pièces et équipements embarqués destinés aux systèmes de surveillance, correspondant à l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume IV, troisième édition, y compris tous les amendements jusqu'au nº 77. Cette norme

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

([2]) Règlement d'exécution (UE) nº 1206/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen (JO L 305 du 23.11.2011, p. 23).

([3]) 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).

est pleinement compatible avec les systèmes de surveillance prévus. Imposer l'utilisation de la norme correspondant à l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume IV, quatrième édition, y compris tous les amendements jusqu'au n° 85, comme le prévoit actuellement l'annexe II du règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011, entraînerait une charge économique excessive. Par conséquent, la norme correspondant à l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume IV, troisième édition, y compris tous les amendements jusqu'au n° 77, devrait être considérée comme l'exigence minimale. Il y a donc lieu de modifier les normes techniques minimales auxquelles les exploitants d'aéronefs doivent se conformer définies dans le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011.

(4) Les aéronefs d'État exploités dans le cadre de la circulation aérienne générale devraient être équipés de transpondeurs SSR en état de fonctionnement conformes aux exigences applicables aux aéronefs civils énoncées à l'article 5, paragraphe 5, points a) et c), du règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011. Les procédures et conditions applicables aux aéronefs d'État qui ne peuvent être équipés d'un transpondeur SSR en état de fonctionnement devraient demeurer celles énoncées à l'article 8 du règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011.

(5) Les exigences relatives aux accords formels pour le transfert des données de surveillance à d'autres prestataires de services de navigation aérienne devraient être modifiées pour tenir compte des scénarios existants de diffusion des données afin de faciliter l'échange de données de surveillance et d'éviter des contraintes financières trop lourdes pour le prestataire de services à l'origine du transfert.

(6) Afin d'assurer l'efficacité des exploitations d'aéronefs d'État, il convient d'établir la capacité du système européen de gestion du trafic aérien à garantir que les aéronefs d'État engagés dans des exploitations et des formations sensibles sont en mesure de fonctionner avec l'assignation de codes SSR discrets et, dès lors, de modifier en conséquence le règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011.

(7) En raison de la pandémie de coronavirus (Covid-19) et de son impact sur le secteur de l'aviation, les exploitants d'aéronefs se trouvent confrontés à des obstacles imprévisibles à la poursuite de leurs activités de mise en conformité de l'aéronef avec certaines exigences du règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011. En conséquence, il convient de reporter au 7 décembre 2020 le délai fixé pour les exploitants d'aéronefs à l'article 5, paragraphe 5, et à l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011, et de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 en conséquence.

(8) Il convient dès lors de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011 et le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 en conséquence.

(9) Les mesures faisant l'objet du présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 127, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

L'annexe II du règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011 est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

*Article 2*

Le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 est modifié comme suit:

1) À l'article 2, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le présent règlement s'applique à tous les vols effectués dans le cadre de la circulation aérienne générale selon les règles de la navigation aux instruments à l'intérieur de l'espace aérien du ciel unique européen, à l'exception des paragraphes 3 et 4 de l'article 7, qui s'appliquent à tous les vols effectués dans le cadre de la circulation aérienne générale.»

2) À l'article 4, le paragraphe 4 est supprimé.

3) À l'article 5, les paragraphes 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

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

a) les aéronefs assurant des vols visés à l'article 2, paragraphe 2, soient équipés de transpondeurs SSR en état de fonctionnement qui satisfont aux conditions suivantes:

i) ils sont dotés des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II;

ii) ils offrent une continuité suffisante pour éviter de présenter un risque opérationnel;

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, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 7 juin 1995 ou après cette date, soient équipés de transpondeurs SSR en état de fonctionnement satisfaisant aux conditions suivantes:

i) ils sont dotés des capacités prévues dans les parties A et B de l'annexe II;

ii) ils offrent une continuité suffisante pour éviter de présenter un risque opérationnel;

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, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 7 juin 1995 ou après cette date, soient équipés de transpondeurs SSR en état de fonctionnement satisfaisant aux conditions suivantes:

i) ils sont dotés des capacités prévues dans les parties A, B et C de l'annexe II;

ii) ils offrent une continuité suffisante pour éviter de présenter un risque opérationnel;

Les points b) et c) du premier alinéa ne s'appliquent pas aux aéronefs exploités à l'intérieur de l'espace aérien du ciel unique européen et qui appartiennent à l'une des catégories suivantes:

i) ils effectuent un vol en vue de subir des opérations d'entretien;

ii) ils effectuent un vol à des fins d'exportation;

iii) ils cesseront d'être exploités à partir du 31 octobre 2025.

Les exploitants d'aéronefs dont le premier certificat de navigabilité a été délivré avant le 7 décembre 2020 satisfont, au plus tard le 7 juin 2023, aux exigences énoncées aux points b) et c) du premier alinéa, sous réserve des conditions suivantes:

i) ils ont mis en place, avant le 7 décembre 2020, un programme de mise à niveau établissant la conformité aux points b) et c) du premier alinéa;

ii) ces aéronefs n'ont bénéficié d'aucun financement de l'Union octroyé aux fins de la mise en conformité de tels aéronefs avec les exigences énoncées aux points b) et c) du premier alinéa.

Les exploitants d'aéronefs dont les transpondeurs ne sont temporairement pas en mesure de respecter les exigences des points b) et c) du premier alinéa sont autorisés à exploiter ces aéronefs dans l'espace aérien du ciel unique européen pendant une durée maximale de 3 jours consécutifs.

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 au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds, fonctionnent en diversité d'antenne, avec une performance minimale conformément au paragraphe 3.1.2.10.4 de l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume IV, troisième édition, y compris tous les amendements jusqu'au n° 77.»

4) À l'article 5, le paragraphe 7 est supprimé.

5) À l'article 6, le paragraphe 2 est supprimé.

6) À l'article 7, le paragraphe 2 est supprimé.

7) À l'article 7, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les États membres veillent à ce que l'attribution d'une adresse OACI 24 bits à un aéronef équipé d'un transpondeur mode S respecte les dispositions du chapitre 9 et son appendice de l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume III, deuxième édition, y compris tous les amendements jusqu'au n° 90.»

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

«1. Les États membres veillent à ce que, le 7 décembre 2020 au plus tard, les aéronefs d'État respectent les dispositions de l'article 5, paragraphe 5, point a).

2. Les États membres veillent à ce que, le 7 décembre 2020 au plus tard, les aéronefs d'État de type «transport» respectent les dispositions de l'article 5, paragraphe 5, point c).»

9) À l'article 8, le paragraphe 8 suivant est inséré:

«8. Les exploitants d'aéronefs dont les transpondeurs ne sont temporairement pas en mesure de respecter les exigences des paragraphes 1 et 2, les États membres sont autorisés à permettre l'exploitation de ces aéronefs dans l'espace aérien du ciel unique européen pendant une durée maximale de 3 jours consécutifs.»

10) L'article 14 est supprimé.

11) L'article 14 *bis* suivant est inséré:

«*Article 14 bis*

**Plans de vol**

Les exploitants d'aéronefs d'État non équipés signalés conformément à l'article 8, paragraphe 3, et les exploitants d'aéronefs non équipés conformément à l'article 5, paragraphe 5, opérant dans l'espace aérien du ciel unique européen, incluent les indicateurs SUR/EUADSBX ou SUR/EUEHSX ou SUR/EUELSX ou une combinaison de ces éléments, dans la rubrique 18 du plan de vol.»

12) L'annexe II est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

13) L'annexe IV est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

*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 29 avril 2020.

*Par la Commission*
*La présidente*
Ursula VON DER LEYEN

*ANNEXE I*

Le point 3 de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) nº 1206/2011 est modifié comme suit:

1) Le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) un aéronef qui est éligible pour l'assignation du code de perceptibilité établi conformément à l'article 4, paragraphe 6, point c), quitte le volume d'espace aérien mentionné au point 1, ou en est dévié;».

2) Le point d) suivant est ajouté:

«d) un aéronef d'État est engagé dans des exploitations ou des formations sensibles au niveau national qui requièrent sécurité et confidentialité.».

*ANNEXE II*

L'annexe II du règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 est modifiée comme suit:

1) La partie A est modifiée comme suit:

   a) le point 1 est remplacé par le texte suivant:

      «1. La capacité minimale d'un transpondeur SSR est le mode S de niveau 2 satisfaisant aux critères de performance et de fonctionnalité prévus à l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume IV, troisième édition, y compris tous les amendements jusqu'au nº 77.»;

   b) le point 5 est remplacé par le texte suivant:

      «5. Les éléments de données visés au point 4 sont transmis par le transpondeur uniquement au moyen du protocole mode S. Les procédures de certification de l'aéronef et des équipements couvrent la transmission de ces éléments de données.»;

   c) le point 6 est supprimé.

2) La partie B est modifiée comme suit:

   a) le point 1 est remplacé par le texte suivant:

      «1. La capacité minimale d'un transpondeur SSR est le mode S de niveau 2 satisfaisant aux critères de performance et de fonctionnalité prévus à l'annexe 10 de la convention de Chicago, volume IV, troisième édition, y compris tous les amendements jusqu'au nº 77.»;

   b) le point 15 est remplacé par le texte suivant:

      «15. À l'exception des formats réservés au domaine militaire, les éléments de données visés au point 14 sont transmis uniquement par le transpondeur au moyen du protocole "ADS-B extended squitter (ES)". Les procédures de certification de l'aéronef et des équipements couvrent la transmission de ces éléments de données.»;

   c) le point 16 est supprimé.

3) La partie C est modifiée comme suit:

   a) au point 2, l'élément de phrase introductif est remplacé par le texte suivant:

      «2. Les éléments de données suivants, lorsqu'ils sont disponibles sur bus numérique, sont transmis par le transpondeur tel que demandé par la chaîne de surveillance au sol, au moyen du protocole mode S et conformément aux formats spécifiés dans le document 9871 de l'OACI (deuxième édition):»;

   b) le point 4 est remplacé par le texte suivant:

      «4. Les éléments de données visés au point 3 sont transmis par le transpondeur uniquement au moyen du protocole mode S. Les procédures de certification de l'aéronef et des équipements couvrent la transmission de ces éléments de données.».

*ANNEXE III*

L'annexe IV du règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 est remplacée par le texte suivant:

«*ANNEXE IV*

**Exigences relatives à l'établissement d'accords formels visées à l'article 5, paragraphe 2**

Les accords formels établis entre prestataires de services de navigation aérienne pour l'échange ou la fourniture de données de surveillance portent au moins sur les éléments suivants:

a) les parties à l'accord;

b) la période de validité de l'accord;

c) la portée des données de surveillance;

d) les sources des données de surveillance;

e) le format d'échange des données de surveillance;

f) le point de fourniture des données de surveillance;

g) les niveaux de service convenus en ce qui concerne:

— la performance concernant les données de surveillance telle qu'établie à l'article 4, paragraphe 3,

— les procédures en cas d'inaptitude au vol;

h) les procédures de gestion des changements;

i) les accords relatifs à l'établissement de rapports en ce qui concerne la performance et la disponibilité, y compris une interruption intempestive;

j) les accords relatifs à la gestion et à la coordination;

k) les accords relatifs à la protection de la chaîne de surveillance au sol et à la notification.»