

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/587 AL COMISIEI

din 29 aprilie 2020

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 de stabilire a cerințelor privind identificarea aeronavelor în scopul supravegherii pentru cerul unic european și 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 (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 44 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) Pentru a asigura funcționarea sigură și eficientă a aeronavelor, a aerodromurilor, a managementului traficului aerian, a navigației aeriene și a rețelei europene de management al traficului aerian, este necesar să se prevadă anumite îmbunătățiri ale normelor de funcționare referitoare la utilizarea spațiului aerian, la echipamentele de bord și la sistemele de management al traficului aerian și serviciile de navigație aeriană, precum și la componentele acestora necesare pentru utilizarea spațiului aerian. Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 al Comisiei ⁽²⁾ și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 al Comisiei ⁽³⁾ trebuie să prevadă cerințe de interoperabilitate noi și actualizate legate de siguranță.
- (2) Ținând cont de experiența dobândită în cadrul implementării în curs a capacității sistemelor de supraveghere aeriană și a capacității sistemelor terestre de a prelucra datele, este necesară instalarea eficace și în timp util a echipamentelor aeronavelor pentru a permite întregului lanț de supraveghere să obțină beneficiile preconizate în termenele stabilite. Criteriile de scutire de la cerințele de echipare a aeronavelor trebuie modificate pentru a oferi claritate cu privire la aeronavele care urmează a fi echipate și la cele care beneficiază de o exceptare de la aceste cerințe. În același timp, numărul total de aeronave echipate trebuie să rămână eficace și să nu impună o sarcină economică nejustificată.
- (3) Un număr semnificativ de aeronave echipate sunt deja certificate în conformitate cu standardul internațional pentru reperele și dispozitivele aflate la bordul aeronavelor pentru sistemele de supraveghere, care corespunde anexei 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV, a treia ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 77. Acest standard este pe deplin compatibil cu sistemele de supraveghere preconizate. Impunerea utilizării standardului corespunzător anexei 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV, a patra ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 85, așa

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 al Comisiei din 22 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor privind identificarea aeronavelor în scopul supravegherii pentru cerul unic european (JO L 305, 23.11.2011, p. 23).

⁽³⁾ 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).

cum se prevede în prezent în anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011, ar impune o sarcină economică nejustificată. Prin urmare, standardul corespunzător anexei 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV, a treia ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 77, trebuie considerat ca fiind cerința minimă. Ca atare, este necesară modificarea standardelor tehnice minime care trebuie respectate de către operatorii de aeronave, prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011.

- (4) Aeronavele de stat care operează în regim de trafic aerian general trebuie să fie echipate cu transpondere radar secundar de supraveghere în stare de funcționare în conformitate cu cerințele aplicabile aeronavelor civile prevăzute la articolul 5 alineatul (5) literele (a) și (c) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011. Procedurile și condițiile legate de aeronavele de stat care nu pot fi echipate cu transpondere radar secundar de supraveghere în stare de funcționare trebuie să rămână cele prevăzute la articolul 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011.
- (5) Cerințele referitoare la acordurile oficiale privind transferul de date de supraveghere între furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie modificate pentru a reflecta scenariile existente de distribuire a datelor, pentru a facilita schimbul de date de supraveghere și a evita constrângerile excesive și oneroase pentru furnizorul datelor.
- (6) Pentru a se asigura eficacitatea operațiunilor aeronavelor de stat, trebuie să se prevadă capacitatea sistemului european ATM de a asigura faptul că aeronavele de stat angajate în operațiuni sau activități de formare sensibile pot funcționa cu alocarea unor coduri SSR discrete și, prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 trebuie modificat în consecință.
- (7) Pandemia de Covid-19 și impactul acesteia asupra sectorului aviației au dat naștere unor obstacole neprevăzute în calea activităților desfășurate de operatorii de aeronave pentru a asigura conformitatea aeronavelor cu anumite cerințe din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011. În consecință, termenul aplicabil operatorilor de aeronave prevăzut la articolul 5 alineatul (5) și la articolul 8 alineatele (1) și (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 trebuie amânat pentru 7 decembrie 2020, iar Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 trebuie modificat în consecință.
- (8) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 trebuie modificate în consecință.
- (9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 127 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2

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

1. la articolul 2, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor operate în regim de trafic aerian general în conformitate cu regulile zborului instrumental din interiorul cerului unic european, cu excepția articolului 7 alineatele (3) și (4), care se aplică tuturor zborurilor operate în regim de trafic aerian general.”;
2. la articolul 4, alineatul (4) se elimină;
3. la articolul 5, alineatele (5) și (6) se înlocuiesc cu următorul text:

„(5) Până la data de 7 decembrie 2020, operatorii se asigură că:

 - (a) aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2) sunt echipate cu transpondere radar secundar de supraveghere în stare de funcționare care îndeplinesc următoarele condiții:
 - (i) au capacitățile prevăzute în partea A din anexa II;
 - (ii) au suficientă continuitate pentru a nu prezenta un risc operațional;

- (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), având un certificat de navigabilitate individual eliberat pentru prima dată la 7 iunie 1995 sau după această dată, sunt echipate cu transpondere radar secundar de supraveghere în stare de funcționare care îndeplinesc următoarele condiții:
- (i) au capacitățile prevăzute în părțile A și B din anexa II;
 - (ii) au suficientă continuitate pentru a nu prezenta un risc operațional;
- (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), având un certificat de navigabilitate individual eliberat pentru prima dată la 7 iunie 1995 sau după această dată, sunt echipate cu transpondere radar secundar de supraveghere în stare de funcționare care îndeplinesc următoarele condiții:
- (i) au capacitățile prevăzute în părțile A, B și C din anexa II;
 - (ii) au suficientă continuitate pentru a nu prezenta un risc operațional.

Literele (b) și (c) de la primul paragraf nu se aplică aeronavelor care operează în spațiul aerian al cerului unic european și aparțin uneia dintre următoarele categorii:

- (i) aeronave operate în vederea întreținerii;
- (ii) aeronave operate în vederea exportului;
- (iii) aeronave ale căror operațiuni vor înceta cel târziu la data de 31 octombrie 2025.

Începând de la 7 iunie 2023 cel mai târziu, operatorii de aeronave cu un prim certificat de navigabilitate eliberat înainte de 7 decembrie 2020 trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la literele (b) și (c) de la primul paragraf, sub rezerva următoarelor condiții:

- (i) au instituit, înainte de 7 decembrie 2020, un program de modernizare care demonstrează respectarea dispozițiilor de la primul paragraf literele (b) și (c);
- (ii) aeronavele respective nu au beneficiat de nicio finanțare din partea Uniunii acordată pentru a asigura îndeplinirea de către acestea a cerințelor prevăzute la literele (b) și (c) de la primul paragraf.

În cazul aeronavelor pentru care capacitatea transponderelor de a îndeplini cerințele de la primul paragraf literele (b) și (c) este temporar nefuncțională, operatorii au dreptul de a exploata aeronavele respective în spațiul aerian al cerului unic european timp de cel mult trei zile consecutive.

(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, având o performanță minimă conformă celor prevăzute 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. 77.”;

4. la articolul 5, alineatul (7) se elimină;
5. la articolul 6, alineatul (2) se elimină;
6. la articolul 7, alineatul (2) se elimină;
7. la articolul 7, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Statele membre se asigură că alocarea codurilor de adresă OACI de 24-biți aeronavelor echipate cu un transponder în mod S respectă capitolul 9 și apendicele la anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul III, a doua ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 90.”;
8. la articolul 8, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) statele membre se asigură că, cel târziu de la 7 decembrie 2020, aeronavele de stat respectă dispozițiile de la articolul 5 alineatul (5) litera (a).

(2) statele membre se asigură că, cel târziu de la 7 decembrie 2020, aeronavele de stat de tip transport respectă dispozițiile de la articolul 5 alineatul (5) litera (c).”;
9. la articolul 8, se introduce următorul alineat (8):

„(8) Pentru aeronavele de stat în cazul cărora capacitatea transponderelor de a îndeplini cerințele de la alineatele (1) și (2) este temporar nefuncțională, statele membre au dreptul de a permite operarea respectivelor aeronave în spațiul aerian al cerului unic european timp de cel mult 3 zile consecutive.”;
10. articolul 14 se elimină;

11. se introduce următorul articol 14a:

„Articolul 14a

Planuri de zbor

Operatorii aeronavelor de stat neechipate, comunicate în conformitate cu articolul 8 alineatul (3), și operatorii aeronavelor care nu sunt echipate în conformitate cu articolul 5 alineatul (5) și care operează în spațiul aerian al cerului unic european trebuie să includă indicatorii SUR/EUADSBX sau SUR/EUEHSX sau SUR/EUELSX sau o combinație a acestora la punctul 18 din planul de zbor.”;

12. anexa II se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament;
13. anexa IV se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

Articolul 3

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, 29 aprilie 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Punctul 3 din anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 se modifică după cum urmează:

1. litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) o aeronavă eligibilă pentru alocarea codului de vizibilitate prevăzut la articolul 4 alineatul (6) litera (c) iese sau este deviată în afara volumului de spațiu aerian menționat la punctul 1;”;

2. se adaugă următoarea literă (d):

„(d) aeronave de stat angajate în operațiuni sau activități de formare sensibile la nivel național care necesită securitate și confidențialitate.”

ANEXA II

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

1. partea A se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Capacitatea minimă a transponderului radar secundar de supraveghere trebuie să fie *Mode S Level 2* (Mod S Nivel 2), care îndeplinește criteriile de performanță și funcționalitate din anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV, a treia ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 77.”;

(b) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. Elementele de date menționate la punctul 4 sunt transmise de transponder numai prin intermediul protocolului de mod S. Procesul de certificare a aeronavelor și a echipamentelor trebuie să prevadă transmiterea acestor elemente de date.”;

(c) punctul 6 se elimină;

2. partea B se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Capacitatea minimă a transponderului radar secundar de supraveghere trebuie să fie *Mode S Level 2* (Mod S Nivel 2), care îndeplinește criteriile de performanță și funcționalitate din anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV, a treia ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 77.”;

(b) punctul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„15. Cu excepția formatelor rezervate domeniului militar, elementele de date menționate la punctul 14 sunt transmise de transponder numai prin intermediul protocolului extended squitter ADS-B. Procesul de certificare a aeronavelor și a echipamentelor trebuie să prevadă transmiterea acestor elemente de date.”;

(c) punctul 16 se elimină;

3. partea C se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 2, fraza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„2. Următoarele elemente de date, atunci când sunt disponibile pe o magistrală digitală de date, trebuie transmise de transponder conform solicitării lanțului de supraveghere de la sol, prin intermediul protocolului de mod S și în conformitate cu formatele specificate în documentul 9871 al OACI (ediția a doua):”;

(b) punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Elementele de date menționate la punctul 3 sunt transmise de transponder numai prin intermediul protocolului de mod S. Procesul de certificare a aeronavelor și a echipamentelor trebuie să prevadă transmiterea acestor elemente de date.”

ANEXA III

Anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IV

Cerințe pentru încheierea acordurilor oficiale menționate la articolul 5 alineatul (2)

Acordurile oficiale între furnizorii de servicii de navigație aeriană pentru schimbul sau furnizarea de date de supraveghere trebuie să includă cel puțin următoarele:

- (a) părțile la acord;
 - (b) perioada de valabilitate a acordului;
 - (c) domeniul de aplicare al datelor de supraveghere;
 - (d) sursele datelor de supraveghere;
 - (e) formatul schimbului de date de supraveghere;
 - (f) punctul de furnizare a serviciilor pentru datele de supraveghere;
 - (g) nivelurile de servicii convenite în ceea ce privește următoarele elemente:
 - performanța datelor de supraveghere, conform dispozițiilor de la articolul 4 alineatul (3);
 - procedurile în caz de defectare;
 - (h) procedurile de management al schimbărilor;
 - (i) acorduri privind raportarea pe tema performanței și disponibilității, inclusiv în cazul întreruperilor neprevăzute;
 - (j) acorduri în materie de management și coordonare;
 - (k) acorduri pentru protejarea și notificarea lanțului de supraveghere de la sol.”
-