

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2017/386****z dnia 6 marca 2017 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 3 ust. 5,

po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1207/2011 <sup>(2)</sup> ustanawia się wymogi w odniesieniu do systemów służących dostarczaniu danych dozoru, ich części składowych i procedur towarzyszących w celu zapewnienia harmonizacji skuteczności działania, interoperacyjności i efektywności tych systemów w ramach Europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym oraz na potrzeby koordynacji cywilno-wojskowej.
- (2) Aby móc wyposażyć statki powietrzne w nowe lub zmodernizowane urządzenia, operatorzy muszą dysponować niezbędnymi specyfikacjami wyposażenia w terminach określonych w art. 5 ust. 4 i art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011. Odnosne specyfikacje certyfikacyjne opracowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „agencją”) są jednak w pewnym stopniu sprzeczne z wymogami rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011 i powinny zostać z tymi wymogami zharmonizowane. W rezultacie nie wszyscy operatorzy byli w stanie wyposażyć nowe statki powietrzne w nowe funkcje „ADS-B Out” czy rozszerzonego modu S (ang. Mode S Enhanced) przed dniem 8 czerwca 2016 r.
- (3) Zainteresowane strony zgłosiły ponadto, że zainstalowane obecnie pokładowe części składowe systemów dozoru nie zawsze są zgodne z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 1207/2011. Odnosi się to w szczególności do zainstalowanych wcześniej transponderów funkcji podstawowych modu S (ELS), które nie spełniają wymogów najnowszej normy (ED-73E), określonych w odpowiednich specyfikacjach certyfikacyjnych agencji. Niezgodne z normą transpondery funkcji podstawowych modu S trzeba będzie zmodernizować aby osiągnąć zgodność z wymogami. Biorąc pod uwagę wymóg wyposażenia statków powietrznych również w funkcje ADS-B i funkcje zaawansowanego modu S (EHS), ze względu na opłacalność konieczna będzie łączna modernizacja trzech funkcji pokładowych części składowych.
- (4) W związku z tym należy zmienić terminy, do których operatorzy mają doprowadzić do zgodności z odpowiednimi wymogami rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011 w zakresie interoperacyjności, tak aby mieli oni na to wystarczająco dużo czasu. Biorąc pod uwagę dodatkowe opóźnienia w certyfikacji i dostępności wymaganego sprzętu, które wpływają na sprawne doposażenie istniejącej floty, nie jest już właściwe rozróżnianie w tym względzie między statkami powietrznymi w oparciu o daty wydania ich indywidualnych świadectw zdatności do lotu.
- (5) W celu wywiązania się ze swoich obowiązków w zakresie ochrony częstotliwości, określonych w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011, państwa członkowskie muszą zapewnić instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej niezbędne narzędzia pomiaru i sposoby spełnienia wymagań w celu uniknięcia szkodliwych zakłóceń ze strony naziemnych systemów dozoru. Biorąc pod uwagę fakt, że te sposoby spełnienia wymagań i narzędzia nie są łatwo dostępne, oraz że terminy, do których operatorzy mają spełniać odpowiednie wymagania w zakresie interoperacyjności, są obecnie zmieniane, należy też zmienić określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 1207/2011 terminy, do których państwa członkowskie zobowiązane są spełnić odpowiednie wymogi dotyczące ochrony częstotliwości, w taki sposób, aby dać państwom członkowskim wystarczająco dużo czasu na wywiązanie się ze zobowiązań.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 35).

- (6) W celu zapewnienia spójności, operatorzy państwowych statków powietrznych powinni móc skorzystać z podobnych odroczeń terminów wdrożenia, co operatorzy innych statków powietrznych. Należy zatem zmienić terminy, do których państwa członkowskie zobowiązane są zagwarantować zgodność państwowych statków powietrznych z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011. By nie zmieniły się praktyczne skutki przepisów, należy również dostosować określone w tym rozporządzeniu wykonawczym terminy dotyczące zwolnień dla niektórych kategorii statków powietrznych, a odniesienia w załączniku II do tego rozporządzenia należy zaktualizować.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1207/2011,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 1207/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) uchyla się ust. 4;

b) ust. 5, 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„5. Operatorzy zapewniają najpóźniej do dnia 7 czerwca 2020 r.:

a) wyposażenie statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozoru posiadające funkcje określone w części A załącznika II;

b) wyposażenie statków powietrznych o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinąć rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozoru posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części B tego załącznika;

c) wyposażenie statków powietrznych o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinąć rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozoru posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części C tego załącznika.

6. Operatorzy dopilnowują, aby statki powietrzne wyposażone zgodnie z ust. 5 o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, działały z podwójną anteną, zgodnie z pkt 3.1.2.10.4 załącznika 10 do Konwencji chicagowskiej, tom IV, wydanie czwarte wraz ze zmianami do numeru 85 włącznie.

7. Państwa członkowskie mogą nakładać wymogi dotyczące wyposażenia pokładowego, zgodnie z ust. 5 lit. b), w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w obszarach, w których instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają służby dozoru przy użyciu danych dozoru określonych w części B załącznika II.”;

2) w art. 6 ust. 1 i 3 datę „5 lutego 2015 r.” zastępuje się datą „2 stycznia 2020 r.”;

3) w art. 8 ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, najpóźniej do dnia 7 czerwca 2020 r., wyposażenie państwowych statków powietrznych, eksploatowanych zgodnie z art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozoru o funkcjach określonych w części A załącznika II.

2. Państwa członkowskie zapewniają, najpóźniej do dnia 7 czerwca 2020 r., wyposażenie państwowych transportowych statków powietrznych, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, eksploatowanych zgodnie z art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozoru posiadające oprócz funkcji określonych w części A załącznika II funkcje określone w części B i części C tego załącznika.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r., wykaz państwowych statków powietrznych, które nie mogą być wyposażone w transpondery wtórnego radaru dozorowania spełniające wymogi ustanowione w części A załącznika II, wraz z uzasadnieniem braku takiej możliwości.

Państwa członkowskie przekazują Komisji, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r., wykaz państwowych transportowych statków powietrznych, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, które nie mogą być wyposażone w transpondery wtórnego radaru dozorowania spełniające wymogi ustanowione w części B i części C załącznika II, wraz z uzasadnieniem braku takiego wyposażenia.

Brak wyposażenia uzasadnia jeden z następujących elementów:

- a) ważne przyczyny techniczne;
  - b) fakt, że przedmiotowe państwowe statki powietrzne eksploatowane zgodnie z art. 2 ust. 2 zostaną wycofane z eksploatacji najpóźniej do dnia 1 stycznia 2024 r.;
  - c) ograniczenia związane z udzielaniem zamówień publicznych.”;
- 4) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 datę „8 czerwca 2016 r.” zastępuje się datą „7 czerwca 2020 r.”;
  - b) w ust. 3 datę „1 lipca 2017 r.” zastępuje się datą „1 stycznia 2019 r.”;
- 5) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:
- a) tytuł części A otrzymuje brzmienie:  
**„Część A: Funkcje transpondera wtórnego radaru dozorowania, o których mowa w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 5 lit. a), art. 7 ust. 2 oraz art. 8 ust. 1 i 3”;**
  - b) tytuł części B otrzymuje brzmienie:  
**„Część B: Funkcje transpondera wtórnego radaru dozorowania, o których mowa w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 5 lit. b), art. 5 ust. 7, art. 7 ust. 2 oraz art. 8 ust. 2 i 3”;**
  - c) tytuł części C otrzymuje brzmienie:  
**„Część C: Dodatkowe funkcje danych dozorowania transpondera wtórnego radaru dozorowania, o których mowa w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 5 lit. c), art. 7 ust. 2, art. 8 ust. 2 i 3 oraz art. 14 ust. 1”.**

## Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 marca 2017 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący