

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1028/2014 AL COMISIEI****din 26 septembrie 2014****de modificare 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 (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) <sup>(1)</sup>, în special articolul 3 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește cerințele aplicabile sistemelor care contribuie la furnizarea de date de supraveghere, pentru a asigura armonizarea performanței, interoperabilitatea și eficiența sistemelor respective în cadrul rețelei europene de management al traficului aerian și în scopul coordonării civil-militare.
- (2) Pentru a putea echipa noile aeronave cu capacități noi, operatorii trebuie să dispună de specificațiile necesare privind echipamentele cu cel puțin 24 de luni înainte de data prevăzută a aplicării. Specificațiile de certificare relevante au fost însă adoptate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA) abia în decembrie 2013. În consecință, operatorii nu vor putea echipa aeronavele noi cu noile funcționalități ADS-B „Out” și Mode S Enhanced până la 8 ianuarie 2015. Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 ar trebui modificat astfel încât să acorde operatorilor în cauză suficient timp suplimentar în acest scop.
- (3) Postechiparea rapidă a flotei existente este afectată de întârzieri în ceea ce privește certificarea și disponibilitatea echipamentelor necesare, precum și de constrângeri în materie de capacitate industrială pentru echiparea aeronavelor. De asemenea, o serie de aeronave, în principal cele utilizate pentru operațiuni transatlantice, trebuie echipate cu funcționalitatea ADS-B „Out” până la 1 ianuarie 2020, în conformitate cu dispozițiile Administrației Federale a Aviației din Statele Unite ale Americii (FAA). Prin urmare, termenul pentru postechiparea cu ADS-B „Out” și cu Mode S Enhanced ar trebui amânat și stabilit mai aproape de termenul prevăzut în cerințele FAA privind ADS-B.
- (4) Operatorii de aeronave de stat ar trebui să beneficieze de amânări similare ale termenelor de implementare ca și ceilalți operatori de aeronave. Prin urmare, termenul pentru postechiparea aeronavelor de stat cu noile funcționalități ADS-B „Out” și Mode S Enhanced ar trebui să fie, de asemenea, amânat.
- (5) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 ar trebui modificat în consecință.
- (6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic, instituit prin articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

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

1. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Operatorii se asigură că:

(a) aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2), cu un certificat de navigabilitate individual eliberat pentru prima dată la 8 ianuarie 2015 sau ulterior, sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având capacitățile indicate în partea A a anexei II;

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 26.<sup>(2)</sup> 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).

- (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), cu un certificat de navigabilitate individual eliberat pentru prima dată la 8 iunie 2016 sau ulterior, sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitățile indicate în partea A a anexei II, capacitățile indicate în partea B a anexei respective;
- (c) aeronavele cu aripă fixă 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), cu un certificat de navigabilitate individual eliberat pentru prima dată la 8 iunie 2016 sau ulterior, sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitățile indicate în partea A a anexei II, capacitățile indicate în partea C a anexei respective.”;

(b) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Operatorii se asigură că:

- (a) până la 7 decembrie 2017 cel târziu, aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2), cu un certificat de navigabilitate individual eliberat pentru prima dată înainte de 8 ianuarie 2015, sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având capacitățile indicate în partea A a anexei II;
- (b) până la 7 iunie 2020 cel târziu, 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), cu un certificat de navigabilitate individual eliberat pentru prima dată înainte de 8 iunie 2016, sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitățile indicate în partea A a anexei II, capacitățile indicate în partea B a anexei respective;
- (c) până la 7 iunie 2020 cel târziu, aeronavele cu aripă fixă 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), cu un certificat de navigabilitate individual eliberat pentru prima dată înainte de 8 iunie 2016, sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitățile indicate în partea A a anexei II, capacitățile indicate în partea C a anexei respective.”

2. La articolul 8, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Statele membre se asigură că, până la 7 iunie 2020 cel târziu, aeronavele de stat de tip transport cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau cu o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care operează în conformitate cu articolul 2 alineatul (2), sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitatea indicată în partea A a anexei II, capacitatea indicată în părțile B și C ale anexei respective.”

3. La articolul 14, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Anumite tipuri de aeronave cu un prim certificat de navigabilitate eliberat înainte de 8 iunie 2016 care au o masă maximă la decolare mai mare de 5 700 kg sau o viteză reală maximă de croazieră mai mare de 250 de noduri și care nu dispun de setul complet de parametri detaliat în partea C a anexei II pe o magistrală digitală de date la bordul aeronavei pot fi scutite de obligația de a respecta cerințele prevăzute la articolul 5 alineatul (5) litera (c).”

#### Articolul 2

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, 26 septembrie 2014.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO