

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1028/2014

z dnia 26 września 2014 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania 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) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 3 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1207/2011 ⁽²⁾ ustanawia się wymogi w odniesieniu do systemów służących dostarczaniu danych dozorowania 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 być w stanie wyposażyć nowe statki powietrzne w nowe funkcje, operatorzy muszą posiadać niezbędne specyfikacje wyposażenia na co najmniej 24 miesiące przed przewidywaną datą rozpoczęcia stosowania. Odpowiednie specyfikacje certyfikacyjne zostały jednak przyjęte przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) dopiero w grudniu 2013 r. W rezultacie operatorzy nie będą w stanie wyposażyć nowych statków powietrznych w nowe funkcje „ADS-B Out” czy rozszerzonego modu S (ang. *Mode S Enhanced*) przed dniem 8 stycznia 2015 r. Należy zatem zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1207/2011, tak aby zapewnić zainteresowanym operatorom wystarczająco dużo dodatkowego czasu na realizację powyższego celu.
- (3) Sprawne doposażenie istniejącej floty utrudniają opóźnienia w procedurze certyfikacji i dostawach wymaganego wyposażenia, jak również ograniczone zdolności przemysłu do dostarczania wyposażenia dla statków powietrznych. Pewna liczba statków powietrznych, głównie tych wykorzystywanych do obsługi operacji transatlantycznych, ma także zostać wyposażona w funkcję „ADS-B Out” do dnia 1 stycznia 2020 r., zgodnie z wymaganiem Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA). Dlatego też należy odroczyć termin doposażenia w funkcje „ADS-B Out” i rozszerzonego modu S oraz przyjąć termin bardziej zbliżony do terminu ustanowionego dla wymagań FAA w zakresie ADS-B.
- (4) Operatorzy państwowych statków powietrznych powinni móc skorzystać z podobnych odroczeń terminów wdrożenia, co pozostali operatorzy statków powietrznych. Termin doposażenia państwowych statków powietrznych w funkcje „ADS-B Out” i rozszerzonego modu S należy zatem odroczyć.
- (5) Należy odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1207/2011.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej ustanowionego na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,

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) ustęp 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Operatorzy zapewniają:

 - a) wyposażenie statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, z indywidualnymi certyfikatami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy w dniu 8 stycznia 2015 r. lub później, w transpondery wtórnego radaru dozorowania posiadające funkcje określone w części A załącznika II;

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 35).

- b) wyposażenie statków powietrznych z indywidualnymi certyfikatami zdatości do lotu wydanymi po raz pierwszy w dniu 8 czerwca 2016 r. lub później, 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 dozorowania posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części B tego załącznika;
- c) wyposażenie stałopłatów z indywidualnymi certyfikatami zdatości do lotu wydanymi po raz pierwszy w dniu 8 czerwca 2016 r. lub później, 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 dozorowania posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części C tego załącznika.”;
- b) ustęp 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Operatorzy zapewniają:
- a) najpóźniej do dnia 7 grudnia 2017 r.: wyposażenie statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, z indywidualnymi certyfikatami zdatości do lotu wydanymi po raz pierwszy przed dniem 8 stycznia 2015 r., w transpondery wtórnego radaru dozorowania posiadające funkcje określone w części A załącznika II;
- b) najpóźniej do dnia 7 czerwca 2020 r.: wyposażenie statków powietrznych z indywidualnymi certyfikatami zdatości do lotu wydanymi po raz pierwszy przed dniem 8 czerwca 2016 r., 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 dozorowania posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części B tego załącznika;
- c) najpóźniej do dnia 7 czerwca 2020 r.: wyposażenie stałopłatów z indywidualnymi certyfikatami zdatości do lotu wydanymi po raz pierwszy przed dniem 8 czerwca 2016 r., 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 dozorowania posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części C tego załącznika.”;
- 2) art. 8 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „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 dozorowania posiadające oprócz funkcji określonych w części A załącznika II funkcje określone w części B i części C tego załącznika.”;
- 3) art. 14 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Statki powietrzne określonego typu z certyfikatem zdatości do lotu wydanym po raz pierwszy przed dniem 8 czerwca 2016 r., o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, które nie posiadają kompletnego zestawu parametrów wymienionych w części C załącznika II dostępnego na pokładowej magistrali cyfrowej, mogą zostać zwolnione z obowiązku spełnienia wymogów art. 5 ust. 5 lit. c).”.

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 26 września 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący