

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1028/2014 DE LA COMMISSION****du 26 septembre 2014****modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 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 (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») <sup>(1)</sup>, et notamment son article 3, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission <sup>(2)</sup> établit les exigences applicables aux systèmes contribuant à la fourniture de données de surveillance afin de garantir l'harmonisation des performances, l'interopérabilité et l'efficacité de ces systèmes au sein du réseau européen de gestion du trafic aérien et à des fins de coordination civile/militaire.
- (2) Afin de pouvoir doter les aéronefs neufs de nouvelles capacités, les exploitants doivent disposer des spécifications nécessaires applicables aux équipements au minimum vingt-quatre mois avant la date d'application prévue. Or, les spécifications de certification pertinentes n'ont été adoptées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) qu'en décembre 2013. Les exploitants ne seront donc pas en mesure de doter les aéronefs neufs des nouvelles fonctionnalités relatives à l'ADS-B «Out» et au Mode S Enhanced pour le 8 janvier 2015. Il convient donc de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de manière à fournir aux exploitants concernés un délai supplémentaire suffisant à cet effet.
- (3) Des retards au niveau de la certification et de la disponibilité des équipements requis, auxquels s'ajoutent des contraintes de capacité industrielle pour équiper les aéronefs, compliquent la mise en conformité de la flotte existante. Un certain nombre d'aéronefs, utilisés principalement pour des opérations transatlantiques, doivent également être équipés de la fonctionnalité ADS-B «Out» d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2020 comme le requiert l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis. Par conséquent, la date de mise en conformité pour l'ADS-B «Out» et le Mode S Enhanced devrait être reportée et correspondre davantage au délai fixé pour les exigences de la FAA en matière d'ADS-B.
- (4) Les exploitants d'aéronefs d'État devraient bénéficier des mêmes reports de dates de mise en œuvre que les autres exploitants d'aéronefs. Le délai de mise en conformité des aéronefs d'État avec les nouvelles fonctionnalités relatives à l'ADS-B «Out» et au Mode S Enhanced devrait donc également être prolongé.
- (5) Il y a lieu de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 en conséquence.
- (6) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

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

- 1) L'article 5 est modifié comme suit:
  - a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:
    - «4. Les exploitants veillent à ce que:
      - a) les aéronefs assurant des vols visés à l'article 2, paragraphe 2, et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois le 8 janvier 2015 ou après, soient équipés de transpondeurs SR (radar secondaire de surveillance) dotés des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II;

<sup>(1)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.<sup>(2)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 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).

- 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 certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois le 8 juin 2016 ou après, soient équipés de transpondeurs SSR dotés, en plus des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II des capacités définies dans la partie B de ladite annexe;
- 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 certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois le 8 juin 2016 ou après, soient équipés de transpondeurs SSR dotés, en plus des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II, des capacités prévues dans la partie C de ladite annexe.»
- b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:
- «5. Les exploitants veillent à ce que:
- a) le 7 décembre 2017 au plus tard, les aéronefs assurant des vols visés à l'article 2, paragraphe 2, et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 8 janvier 2015, soient équipés de transpondeurs SSR dotés des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II;
- b) le 7 juin 2020 au plus tard, 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 certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 8 juin 2016, soient équipés de transpondeurs SSR dotés, en plus des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II, des capacités prévues dans la partie B de ladite annexe;
- c) le 7 juin 2020 au plus tard, 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 certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 8 juin 2016, soient équipés de transpondeurs SSR dotés, en plus des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II, des capacités prévues dans la partie C de ladite annexe.»
- 2) À l'article 8, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Les États membres veillent à ce que, le 7 juin 2020 au plus tard, les aéronefs d'État de type» transport «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 conformément à l'article 2, paragraphe 2, soient équipés d'un transpondeur SSR doté, en plus des capacités prévues dans la partie A de l'annexe II, des capacités définies dans les parties B et C de ladite annexe.»
- 3) À l'article 14, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Peuvent bénéficier d'une dérogation aux exigences de l'article 5, paragraphe 5, point c), les aéronefs de types spécifiques dont le premier certificat de navigabilité a été délivré avant le 8 juin 2016, qui ont soit une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, soit une vitesse vraie maximale au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds, et à bord desquels la série complète des paramètres détaillés à la partie C de l'annexe II n'est pas disponible sur bus numérique.»

#### Article 2

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 26 septembre 2014.

Par la Commission  
Le président  
José Manuel BARROSO