

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1028/2014 DA COMISSÃO****de 26 de setembro de 2014****que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 3.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece os requisitos aplicáveis aos sistemas que contribuem para o fornecimento de dados de vigilância, de modo a garantir a harmonização do desempenho, a interoperabilidade e a eficiência destes sistemas no âmbito da rede europeia de gestão do tráfego aéreo e para efeitos de coordenação civil-militar.
- (2) A fim de poder equipar as aeronaves novas com capacidades inovadoras, os operadores devem dispor das especificações necessárias para o equipamento, pelo menos 24 meses antes da data de aplicação prevista. No entanto, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) apenas adotou as especificações de certificação pertinentes em dezembro de 2013. Consequentemente, os operadores não poderão equipar as aeronaves novas com as novas funcionalidades ADS-B «Out» e Modo S Reforçado até 8 de janeiro de 2015. O Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 deve, por conseguinte, ser alterado, de modo a proporcionar aos operadores em causa tempo adicional suficiente para o efeito.
- (3) Os atrasos na certificação e na disponibilidade dos equipamentos necessários, bem como os condicionalismos associados à capacidade da indústria para equipar as aeronaves, afetam o ritmo de adaptação da frota existente. Diversas aeronaves, designadamente destinadas a operações transatlânticas, devem também ser equipadas com uma funcionalidade ADS-B «Out» até 1 de janeiro de 2020, conforme exigido pela Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos (FAA). O prazo de adaptação para as funcionalidades ADS-B «Out» e para o Modo S Reforçado deve, por conseguinte, ser prorrogado e harmonizado mais estreitamente com o prazo para aplicação dos requisitos ADS-B da FAA.
- (4) Os operadores de aeronaves estatais devem beneficiar de prorrogações semelhantes no respeitante às datas de implementação, tal como os restantes operadores de aeronaves. O prazo para adaptação das aeronaves estatais com as novas funcionalidades ADS-B «Out» e Modo S Reforçado também deve, consequentemente, ser adiado.
- (5) O Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 deve ser alterado em conformidade.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único, instituído pelo artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

**Artigo 1.º**

O Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 é alterado como segue:

- 1) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:
  - a) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:
    - «4. Os operadores devem assegurar que:
      - a) As aeronaves que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido em 8 de janeiro de 2015 ou em data posterior, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário com as capacidades definidas no anexo II, parte A;

<sup>(1)</sup> JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.<sup>(2)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu (JO L 305 de 23.11.2011, p. 35).

- b) As aeronaves com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido em 8 de junho de 2016 ou em data posterior, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades definidas no anexo II, parte A, dispõem das capacidades definidas na parte B desse anexo;
- c) As aeronaves de asa fixa com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido em 8 de junho de 2016 ou em data posterior, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades definidas no anexo II, parte A, dispõem das capacidades definidas na parte C desse anexo.»;
- b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:
- «5. Os operadores devem assegurar que:
- a) O mais tardar até 7 de dezembro de 2017, as aeronaves que operam os voos a que refere o artigo 2.º, n.º 2, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido antes de 8 de janeiro de 2015, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário com as capacidades definidas no anexo II, parte A;
- b) O mais tardar até 7 de junho de 2020, as aeronaves com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido antes de 8 de junho de 2016, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades definidas no anexo II, parte A, dispõem das capacidades definidas na parte B desse anexo;
- c) O mais tardar até 7 de junho de 2020, as aeronaves de asa fixa com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido antes de 8 de junho de 2016, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades definidas no anexo II, parte A, dispõem das capacidades definidas na parte C desse anexo.».
- 2) No artigo 8.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Os Estados-Membros devem assegurar que, o mais tardar até 7 de junho de 2020, as aeronaves de Estado do tipo transporte com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, são equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além da capacidade definida no anexo II, parte A, dispõem da capacidade definida nas partes B e C desse anexo.».
- 3) No artigo 14.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. As aeronaves de tipos específicos, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido antes de 8 de junho de 2016, com massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que não disponham a bordo num *bus* digital do conjunto completo de parâmetros especificados no anexo II, parte C, podem ficar isentas do cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 5.º, n.º 5, alínea c).».

#### Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 26 de setembro de 2014.

Pela Comissão  
O Presidente  
José Manuel BARROSO