

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1028/2014**af 26. september 2014****om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 om fastlæggelse af krav til overvågningens præstationer og interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet («interoperabilitetsforordningen») ⁽¹⁾, særlig artikel 3, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 ⁽²⁾ fastsættes krav til systemer, som bidrager til at stille overvågningsdata til rådighed med henblik på at sikre en harmonisering af disse systemers præstationer, interoperabilitet og effektivitet inden for det europæiske lufttrafikstyringsnet og med henblik på samordning af civile og militære flyvninger.
- (2) For at kunne forsyne nye luftfartøjer med nyt udstyr skal operatører have adgang til de nødvendige udstyrsspecifikationer mindst 24 måneder inden den planlagte anvendelsesdato. De relevante certificeringsspecifikationer blev imidlertid først vedtaget af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i december 2013. Som følge heraf vil det ikke være muligt for operatørerne at forsyne nye luftfartøjer med den nye ADS-B »Out«- og Mode S Enhanced-funktion senest den 8. januar 2015. Gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 bør derfor ændres, således at de berørte operatører får tilstrækkelig yderligere tid til dette formål.
- (3) Forsinkelser, både når det gælder certificering og muligheden for at skaffe det nødvendige udstyr samt industrielle kapacitetsbegrænsninger med hensyn til montering af udstyret på luftfartøjer, volder problemer for eftermonteringen på den eksisterende flåde. En række luftfartøjer, som primært opererer på transatlantiske ruter, skal også være udstyret med ADS-B »Out«-funktionen pr. 1. januar 2020 som krævet af USA's Federal Aviation Administration (FAA). Eftermonteringsfristen for ADS-B »Out« og Mode S Enhanced bør derfor forlænges og i højere grad tilpasses fristen for FAA's krav om ADS-B.
- (4) Operatører af statsluftfartøjer bør indrømmes en forlængelse af gennemførelsesfrister svarende til andre luftfartøjsoperatørers. Fristen for eftermontering af nye ADS-B »Out« og Mode S Enhanced-funktioner bør derfor også forlænges for statsluftfartøjers vedkommende.
- (5) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 bør ændres i overensstemmelse hermed.
- (6) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum, der er nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 5 ændres således:
 - a) Stk. 4 affattes således:

»4. Operatører sikrer, at

 - a) luftfartøjer, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang den 8. januar 2015 eller derefter, er udstyret med SSR-transpondere med den kapacitet, som defineres i del A til bilag II

⁽¹⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 af 22. november 2011 om fastlæggelse af krav til overvågningens præstationer og interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum (EUT L 305 af 23.11.2011, s. 35).

- b) luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang den 8. juni 2016 eller derefter, udover den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II, er udstyret med SSR-transpondere med den kapacitet, der er fastlagt i del B til samme bilag
- c) fastvingede luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang den 8. juni 2016 eller derefter, udover den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II, er udstyret med SSR-transpondere med den kapacitet, der er fastlagt i del C til samme bilag.«

b) Stk. 5 affattes således:

»5. Operatører sikrer, at

- a) luftfartøjer, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang før den 8. januar 2015, senest den 7. december 2017 er udstyret med SSR-transpondere med den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II
- b) luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang før den 8. juni 2016, udover den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II, senest den 7. december 2017 er udstyret med SSR-transpondere med den kapacitet, der er fastlagt i del B til samme bilag.
- c) fastvingede luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang før den 8. juni 2016, udover den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II, senest den 7. december 2017 er udstyret med SSR-transpondere med den kapacitet, der er fastlagt i del C til samme bilag.«

(2) Artikel 8, stk. 2, affattes således:

»2. Medlemsstaterne sikrer, at statsluftfartøjer af transporttypen med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som udfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger, senest den 7. juni 2020 er udstyret med SSR-transpondere, der udover den kapacitet, der er fastlagt i del A til bilag II, har den kapacitet, der er fastlagt i del B og C til samme bilag.«

(3) Artikel 14, stk. 1, affattes således:

»1. Specifikke typer af luftfartøjer med et luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang før den 8. juni 2016, med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som ikke råder over det samlede sæt af parametre, som er angivet i del C til bilag II, i en digital bustilslutning om bord på luftfartøjet, kan fritages for at opfylde kravene i artikel 5, stk. 5, litra c).«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. september 2014.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand