

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1028/2014 DER KOMMISSION****vom 26. September 2014****zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Leistung und die Interoperabilität der Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Kommission <sup>(2)</sup> enthält Anforderungen an die Systeme, die zur Bereitstellung von Überwachungsdaten beitragen, um die Harmonisierung der Leistung, die Interoperabilität und die Effizienz dieser Systeme innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes sowie für Zwecke der zivil-militärischen Koordinierung zu gewährleisten.
- (2) Damit die Betreiber neue Luftfahrzeuge mit neuen Funktionen ausstatten können, müssen sie mindestens 24 Monate vor der geplanten Anwendung über die Spezifikationen für die erforderliche Ausrüstung verfügen. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat die relevanten Zertifizierungsspezifikationen jedoch erst im Dezember 2013 verabschiedet. Die Betreiber können neue Luftfahrzeuge somit nicht bis zum 8. Januar 2015 mit den neuen Funktionen ADS-B Out und Mode S Enhanced ausstatten. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 sollte daher geändert werden, um den betroffenen Betreibern einen ausreichenden zusätzlichen Zeitraum zu gewähren.
- (3) Verzögerungen bei der Zertifizierung und der Verfügbarkeit der erforderlichen Ausrüstung sowie industrielle Kapazitätsengpässe bei der Ausrüstung der Luftfahrzeuge erschweren das reibungslose Nachrüsten des bestehenden Luftfahrzeugbestands. Zudem müssen einige Luftfahrzeuge nach den Vorgaben der US-Bundesluftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, FAA) bis zum 1. Januar 2020 mit der Funktion ADS-B Out ausgestattet werden, insbesondere wenn sie für den Transatlantikbetrieb vorgesehen sind. Der Termin für die Nachrüstung mit den Funktionen ADS-B Out und Mode S Enhanced sollte daher verschoben und enger an die Frist für die Erfüllung der Anforderungen der FAA hinsichtlich ADS-B angeglichen werden.
- (4) Für die Betreiber von Staatsluftfahrzeugen sollten ähnliche Verlängerungen der Durchführungsfristen gelten wie für andere Luftfahrzeugbetreiber. Die Frist für die Nachrüstung von Staatsluftfahrzeugen mit den neuen Funktionen ADS-B Out und Mode S Enhanced sollte daher ebenfalls verlängert werden.
- (5) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 sollte entsprechend geändert werden.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingerichteten Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Betreiber stellen sicher,

a) dass Luftfahrzeuge, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis durchführen, das erstmals am oder nach dem 8. Januar 2015 ausgestellt wurde, mit Rundsicht-Sekundärradar-(SSR)-Transpondern ausgerüstet werden, die über die in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten verfügen;

<sup>(1)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.<sup>(2)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Kommission vom 22. November 2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Leistung und die Interoperabilität der Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 35).

- b) dass Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis durchführen, das erstmals am oder nach dem 8. Juni 2016 ausgestellt wurde, mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die zusätzlich zu den in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten über die in Teil B dieses Anhangs festgelegten Fähigkeiten verfügen;
- c) dass Starrflügel-Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis durchführen, das erstmals am oder nach dem 8. Juni 2016 ausgestellt wurde, mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die zusätzlich zu den in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten über die in Teil C dieses Anhangs festgelegten Fähigkeiten verfügen.“
- b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:
- „(5) Die Betreiber stellen sicher,
- a) dass Luftfahrzeuge, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis durchführen, das erstmals vor dem 8. Januar 2015 ausgestellt wurde, spätestens bis zum 7. Dezember 2017 mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die über die in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten verfügen;
- b) dass Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis durchführen, das erstmals vor dem 8. Juni 2016 ausgestellt wurde, spätestens bis zum 7. Juni 2020 mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die zusätzlich zu den in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten über die in Teil B dieses Anhangs festgelegten Fähigkeiten verfügen;
- c) dass Starrflügel-Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis durchführen, das erstmals vor dem 8. Juni 2016 ausgestellt wurde, spätestens bis zum 7. Juni 2020 mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die zusätzlich zu den in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten über die in Teil C dieses Anhangs festgelegten Fähigkeiten verfügen.“
2. Artikel 8 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Transport-Staatsluftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die gemäß Artikel 2 Absatz 2 eingesetzt werden, spätestens bis zum 7. Juni 2020 mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die zusätzlich zu den in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten über die in Teil B und Teil C dieses Anhangs festgelegten Fähigkeiten verfügen.“
3. Artikel 14 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(1) Bestimmte Luftfahrzeugmuster, deren erstes Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 8. Juni 2016 ausgestellt wurde, die eine höchstzulässige Startmasse von mehr als 5 700 kg oder eine maximale wahre Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten haben und bei denen nicht alle in Anhang II Teil C aufgeführten Parameter auf einem Digitalbus an Bord verfügbar sind, können von der Einhaltung der Anforderungen des Artikels 5 Absatz 5 Buchstabe c ausgenommen werden.“

#### Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 26. September 2014

Für die Kommission  
Der Präsident  
José Manuel BARROSO