

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1028/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Σεπτεμβρίου 2014

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 περί καθορισμού απαιτήσεων για τις επιδόσεις και τη διαλειτουργικότητα της επιτήρησης στο πλαίσιο του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 της Επιτροπής ⁽²⁾ καθορίζει απαιτήσεις σχετικά με τα συστήματα που συμβάλλουν στην παροχή των δεδομένων επιτήρησης, ώστε να διασφαλίζονται η εναρμόνιση των επιδόσεων, η διαλειτουργικότητα και η απόδοση των εν λόγω συστημάτων εντός του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και για τους σκοπούς του συντονισμού μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών πτήσεων.
- (2) Οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να διαθέτουν τις απαραίτητες προδιαγραφές εξοπλισμού τουλάχιστον 24 μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής για να είναι σε θέση να εξοπλίσουν τα καινούργια αεροσκάφη τους με τις νέες ικανότητες. Ωστόσο, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) εξέδωσε τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης μόλις τον Δεκέμβριο του 2013. Κατά συνέπεια, δεν θα είναι δυνατόν για τους φορείς εκμετάλλευσης να εξοπλίσουν μέχρι τις 8 Ιανουαρίου 2015 τα καινούργια αεροσκάφη τους με τις νέες λειτουργίες ADS-B «Out» και Mode S Enhanced. Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί, ώστε να παρασχεθεί επαρκής πρόσθετος χρόνος στους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης για τον σκοπό αυτό.
- (3) Οι καθυστερήσεις στην πιστοποίηση και στη διαθεσιμότητα του απαιτούμενου εξοπλισμού, καθώς και οι περιορισμοί στο βιομηχανικό δυναμικό για τον εξοπλισμό των αεροσκαφών, επηρεάζουν τον ομαλό εκ των υστέρων εξοπλισμό του υπάρχοντος στόλου. Ορισμένα αεροσκάφη, κυρίως εκείνα που χρησιμοποιούνται στις υπερατλαντικές πτήσεις, πρέπει επίσης να εξοπλιστούν με τη λειτουργία ADS-B «Out» μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, σύμφωνα με την εντολή της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (Federal Aviation Administration — FAA). Η ημερομηνία εκ των υστέρων εξοπλισμού με τις λειτουργίες ADS-B «Out» και Mode S Enhanced θα πρέπει, ως εκ τούτου, να αναβληθεί και να μετατεθεί πλησιέστερα στην προθεσμία για τις απαιτήσεις ADS-B της FAA.
- (4) Στους φορείς εκμετάλλευσης κρατικών αεροσκαφών θα πρέπει να παρασχεθούν παρόμοιες αναβολές των ημερομηνιών εφαρμογής όπως στους λοιπούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Κατά συνέπεια, η προθεσμία για τον εκ των υστέρων εξοπλισμό των κρατικών αεροσκαφών με τις νέες λειτουργικές δυνατότητες ADS-B «Out» και Mode S Enhanced θα πρέπει επίσης να αναβληθεί.
- (5) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού που συστάθηκε με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Οι φορείς εκμετάλλευσης μεριμνούν ώστε:

α) όσα αεροσκάφη εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπιστίας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά στις ή μετά τις 8 Ιανουαρίου 2015 να εξοπλίζονται με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης με τις ικανότητες που καθορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α·

⁽¹⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2011, περί καθορισμού απαιτήσεων για τις επιδόσεις και τη διαλειτουργικότητα της επιτήρησης στο πλαίσιο του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 305 της 23.11.2011, σ. 35).

- β) όσα αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης πραγματικής ταχύτητας αέρα μεγαλύτερη από 250 κόμβους εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά στις ή μετά τις 8 Ιουνίου 2016 να εξοπλίζονται με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν, επιπλέον των ικανοτήτων που καθορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α, τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Β του εν λόγω παραρτήματος·
- γ) όσα αεροσκάφη με σταθερά πτερύγια και με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης πραγματικής ταχύτητας αέρα μεγαλύτερη από 250 κόμβους εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά στις ή μετά τις 8 Ιουνίου 2016 να εξοπλίζονται με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν, επιπλέον των ικανοτήτων που καθορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α, τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Γ του εν λόγω παραρτήματος.».
- β) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «5. Οι φορείς εκμετάλλευσης μεριμνούν ώστε:
- α) το αργότερο μέχρι τις 7 Δεκεμβρίου 2017, όσα αεροσκάφη εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά πριν από τις 8 Ιανουαρίου 2015 να εξοπλισθούν με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης με τις ικανότητες που καθορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α·
- β) το αργότερο μέχρι τις 7 Ιουνίου 2020, όσα αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης πραγματικής ταχύτητας αέρα μεγαλύτερη από 250 κόμβους εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά πριν από τις 8 Ιουνίου 2016 να εξοπλισθούν με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν, επιπλέον των ικανοτήτων που καθορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α, τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Γ του εν λόγω παραρτήματος·
- γ) το αργότερο μέχρι τις 7 Ιουνίου 2020, όσα αεροσκάφη με σταθερά πτερύγια και με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης πραγματικής ταχύτητας αέρα μεγαλύτερη από 250 κόμβους εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά πριν από τις 8 Ιουνίου 2016 να εξοπλισθούν με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης που διαθέτουν, επιπλέον των ικανοτήτων που καθορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α, τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Γ του εν λόγω παραρτήματος.».
- 2) Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης πραγματικής ταχύτητας αέρα μεγαλύτερη από 250 κόμβους, τα οποία εκτελούν πτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2, να εξοπλισθούν το αργότερο μέχρι τις 7 Ιουνίου 2020 με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης οι οποίοι διαθέτουν, επιπλέον των ικανοτήτων που καθορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α, τις ικανότητες που καθορίζονται στο μέρος Β και στο μέρος Γ του εν λόγω παραρτήματος.».
- 3) Στο άρθρο 14, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Αεροσκάφη ειδικού τύπου με πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά πριν από τις 8 Ιουνίου 2016, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ανώτατη πραγματική ταχύτητα αέρα μεγαλύτερη από 250 κόμβους, τα οποία δεν διαθέτουν την πλήρη σειρά παραμέτρων που καθορίζονται λεπτομερώς στο παράρτημα II μέρος Γ, σε ψηφιακό ζυγό επί του αεροσκάφους, επιτρέπεται να εξαιρούνται από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 5 στοιχείο γ).».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 26 Σεπτεμβρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO