

A BIZOTTSÁG 1028/2014/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2014. szeptember 26.)****az egységes európai égbolton belüli légtérellenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló 1207/2011/EU végrehajtási rendelet módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (átjárhatósági rendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 3. cikke ⁽⁵⁾ bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1207/2011/EU végrehajtási rendelet ⁽²⁾ meghatározza a légtér-ellenőrzési adatok biztosításában részt vevő rendszerekre vonatkozó követelményeket e rendszerek Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózaton belüli hatékonysága, átjárhatósága és teljesítményének harmonizálása, valamint a polgári és a katonai szolgálatok közötti koordináció érdekében.
- (2) Annak érdekében, hogy az üzemeltetők el tudják végezni az új légi járművek új berendezésekkel való felszerelését, legalább 24 hónappal az alkalmazás tervezett időpontja előtt meg kell ismerniük a felszerelésre vonatkozó szükséges előírásokat. A vonatkozó tanúsítási előírásokat az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) azonban csak 2013 decemberében fogadta el. Ennek következtében az üzemeltetők 2015. január 8-ig nem fogják tudni felszerelni új légi járműveiket az új ADS-B Out és Mode S Enhanced funkciókkal. Ezért az 1207/2011/EU végrehajtási rendeletet módosítani kell oly módon, hogy elegendő plusz idő álljon az érintett üzemeltetők rendelkezésére.
- (3) A késedelmes tanúsítás, a kívánt berendezések késedelmes rendelkezésre állása, valamint a légi járművek felszerelését érintő szűkös ipari kapacitás akadályokat gördít a meglévő légi jármű-állomány megfelelő módon történő átalakítása elé. Az USA Szövetségi Légiközlekedési Hivatalának (FAA) előírása szerint számos – mindenekelőtt a transzatlanti légi közlekedésben használt – légi járművet ugyancsak fel kell szerelni az ADS-B Out funkcióval 2020. január 1-jéig. Ezért az ADS-B Out és Mode S Enhanced funkciókra vonatkozó átalakítási időpontot későbbre kell halasztani, és jobban összehangba kell hozni az ADS-B-re vonatkozó FAA-határidővel.
- (4) Az állami légi járművek üzemeltetőinek ugyanúgy meg kell kapniuk a végrehajtási időpontokra vonatkozó haladékt, mint a más légi járművek üzemeltetőinek. Ezért az állami légi járművek ADS-B Out és Mode S Enhanced funkciók tekintetében történő átalakításának határidejét szintén el kell halasztani.
- (5) Az 1207/2011/EU végrehajtási rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (6) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az egységes égbolttal foglalkozó, az 549/2004/EK rendelet 5. cikke által létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1207/2011/EU végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) A (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az üzemeltetők biztosítják, hogy

a) az első alkalommal 2015. január 8-án vagy azt követően kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repüléseket végrehajtó légi járművek rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességekkel ellátott másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladóval;

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 26. o.⁽²⁾ A Bizottság 2011. november 22-i 1207/2011/EU végrehajtási rendelete az egységes európai égbolton belüli légtérellenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról (HL L 305., 2011.11.23., 35. o.).

- b) az első alkalommal 2016. június 8-án vagy azt követően kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repüléseket végrehajtó, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű légi járművek a II. melléklet A. részében meghatározott képességeken túlmenően rendelkezzenek az ugyanezen melléklet B. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval;
- c) az első alkalommal 2016. június 8-án vagy azt követően kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repüléseket végrehajtó, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, merevszárnyú légi járművek a II. melléklet A. részében meghatározott képességeken túlmenően rendelkezzenek az ugyanezen melléklet C. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval.”
- b) Az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „(5) Az üzemeltetők biztosítják, hogy:
- a) az első alkalommal 2015. január 8. előtt kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repüléseket végrehajtó légi járművek legkésőbb 2017. december 7-ig rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességekkel ellátott másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval;
- b) az első alkalommal 2016. június 8. előtt kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repüléseket végrehajtó, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű légi járművek a II. melléklet A. részében meghatározott képességeken túlmenően legkésőbb 2020. június 7-ig rendelkezzenek az ugyanezen melléklet B. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval;
- c) az első alkalommal 2016. június 8. előtt kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repüléseket végrehajtó, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, merevszárnyú légi járművek a II. melléklet A. részében meghatározott képességeken túlmenően legkésőbb 2020. június 7-ig rendelkezzenek az ugyanezen melléklet C. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval.”

2. A 8. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok biztosítják, hogy a 2. cikk (2) bekezdésének megfelelően üzemelő, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, állami teherszállító légi járművek a II. melléklet A. részében meghatározott képességeken túlmenően legkésőbb 2020. június 7-ig rendelkezzenek az ugyanezen melléklet B. és C. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóval.”

3. A 14. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az első alkalommal 2016. június 8. előtt kibocsátott légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, a II. melléklet C. részében ismertetett teljes paraméterkészletet a légi jármű fedélzetén található digitális buszon keresztül el nem érő, meghatározott típusú légi járművek mentesíthetők az 5. cikk (5) bekezdésének c) pontjában foglalt követelmények teljesítése alól.”

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2014. szeptember 26-án.

a Bizottság részéről
az elnök
José Manuel BARROSO