

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1028/2014 VAN DE COMMISSIE**van 26 september 2014****tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 tot vaststelling van de eisen voor de prestaties en interoperabiliteit van surveillance voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening”) (¹), en met name artikel 3, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 van de Commissie (²) stelt de eisen vast voor de systemen die bijdragen tot het verstrekken van surveillancegegevens teneinde de harmonisering van de prestaties en de interoperabiliteit en de efficiëntie van deze systemen binnen het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer te garanderen, en met het oog op civiel-militaire coördinatie.
- (2) Om nieuwe luchtvaartuigen te kunnen uitrusten met nieuwe functies moeten de exploitanten ten minste 24 maanden vóór de geplande toepassingsdatum over de nodige uitrustingsspecificaties beschikken. De toepasselijke certificeringsspecificaties zijn echter pas in december 2013 vastgesteld door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Agency, EASA). Bijgevolg is het voor exploitanten onmogelijk om tegen 8 januari 2015 nieuwe luchtvaartuigen uit te rusten met de nieuwe functies ADS-B „Out” en Mode S Enhanced. Uitvoeringsverordening (EU) nr.1207/2011 moet daarom zo worden gewijzigd dat de betrokken exploitanten voldoende extra tijd krijgen.
- (3) Vertragingen bij de certificering en de beschikbaarheid van de vereiste uitrusting en industriële capaciteitsbeperkingen beïnvloeden de vlotte modernisering van de bestaande vloot. Ook moet een aantal luchtvaartuigen, vooral voor trans-Atlantische vluchten, op 1 januari 2020 zijn uitgerust met de functie ADS-B „Out”, zoals vereist door de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA). De datum waarop de functies ADS-B „Out” en Mode S Enhanced geïnstalleerd moeten zijn, moet derhalve worden verschoven en moet beter aansluiten bij de termijn die door de FAA is gesteld voor ADS-B.
- (4) Nationale luchtvaartmaatschappijen moeten de toepassingsdatum op dezelfde manier kunnen uitstellen als andere luchtvaartexploitanten. De termijn waarbinnen staatsluchtvaartuigen moeten worden uitgerust met de nieuwe functies ADS-B „Out” en Mode S Enhanced, moet daarom eveneens worden verlengd.
- (5) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 5 van Verordening (EG) nr. 549/2004 ingestelde Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 4 wordt vervangen door:

„4. De exploitanten zorgen ervoor dat:

- a) luchtvaartuigen die de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten uitvoeren met een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst op of na 8 januari 2015 is afgegeven, zijn uitgerust met transponders voor secundaire surveillanceradar die over de in bijlage II, deel A, vastgestelde functies beschikken;

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen voor de prestaties en interoperabiliteit van surveillance voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PB L 305 van 23.11.2011, blz. 35).

- b) luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen, die de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten uitvoeren en die beschikken over een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst op of na 8 juni 2016 is afgegeven, zijn uitgerust met transponders voor secundaire surveillanceradar die behalve over de in bijlage II, deel A, vastgestelde functies, ook over de in bijlage II, deel B, vastgestelde functies beschikken;
- c) luchtvaartuigen met vaste vleugels en met een gecertificeerde maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen, die de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten uitvoeren en die beschikken over een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst op of na 8 juni 2016 is afgegeven, zijn uitgerust met transponders voor secundaire surveillanceradar die behalve over de in bijlage II, deel A, vastgestelde functies, ook over de in bijlage II, deel C, vastgestelde functies beschikken.”;
- b) lid 5 wordt vervangen door:
- „5. De exploitanten zorgen ervoor dat:
- a) luchtvaartuigen die de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten uitvoeren met een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst vóór 8 januari 2015 is afgegeven, uiterlijk op 7 december 2017 zijn uitgerust met transponders voor secundaire surveillanceradar die over de in bijlage II, deel A, vastgestelde functies beschikken;
- b) luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen, die de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten uitvoeren en die beschikken over een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst vóór 8 juni 2016 is afgegeven, uiterlijk op 7 juni 2020 zijn uitgerust met transponders voor secundaire surveillanceradar die behalve over de in bijlage II, deel A, vastgestelde functies, ook over de in bijlage II, deel B, vastgestelde functies beschikken;
- c) luchtvaartuigen met vaste vleugels en met een gecertificeerde maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen, die de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten uitvoeren en die beschikken over een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst vóór 8 juni 2016 is afgegeven, uiterlijk op 7 juni 2020 zijn uitgerust met transponders voor secundaire surveillanceradar die behalve over de in bijlage II, deel A, vastgestelde functies, ook over de in bijlage II, deel C, vastgestelde functies beschikken.”.
- 2) In artikel 8 wordt lid 2 vervangen door:
- „2. De lidstaten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen voor transportdoeleinden met een gecertificeerde maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen, die overeenkomstig artikel 2, lid 2, worden geëxploiteerd, uiterlijk op 7 juni 2020 zijn uitgerust met transponders voor secundaire surveillanceradar die behalve over de in bijlage II, deel A, ook over de in bijlage II, delen B en C, vastgestelde functies beschikken.”.
- 3) In artikel 14 wordt lid 1 vervangen door:
- „1. Bepaalde types luchtvaartuigen waarvan het eerste luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven vóór 8 juni 2016, met een maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen en die niet beschikken over de volledige reeks in bijlage II, deel C, vastgestelde parameters op een digitale bus aan boord van het luchtvaartuig, mogen van het voldoen aan de eisen van artikel 5, lid 5, onder c), worden vrijgesteld.”.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 26 september 2014.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO