KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1028/2014,

26. september 2014,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011, milles sätestatakse ühtse Euroopa taeva seire toimivuse ja koostalitlusvõime nõuded

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus), ([1]) eriti selle artikli 3 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 1207/2011 ([2]) on sätestatud seireandmete kogumise süsteemide suhtes kohaldatavad nõuded, et tagada kõnealuste süsteemide toimivuse, koostalitluse ja tõhususe ühtlustamine Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgus ning tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostöö koordineerimisel.

(2) Selleks et varustada uued õhusõidukid uute tehniliste võimalustega, tuleb asjaomaste seadmete sertifitseerimise tingimused käitajatele kättesaadavaks teha vähemalt 24 kuud enne kõnealuste seadmete kavandatavat kasutuselevõtutähtpäeva. Euroopa Lennundusohutusamet (EASA) võttis asjaomased sertifitseerimistingimused vastu alles 2013. aasta detsembris. Seepärast ei ole käitajatel võimalik tagada, et uued õhusõidukid on 8. jaanuariks 2015 varustatud üldsaatega automaatse sõltuva seire väljundiga (ADS-B „Out") ja täiustatud režiimi S (Mode S Enhanced) võimekusega. Seega tuleks rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011 muuta, et anda asjaomastele käitajatele eespool nimetatud seadmete kasutuselevõtuks piisavalt lisaaega.

(3) Sertifitseerimistingimuste ja nõutavate seadmete kättesaadavuse edasilükkumine ning tootmissektori piiratud suutlikkusest tulenevad probleemid õhusõidukite seadmetega varustamisel mõjutavad olemasoleva õhusõidukipargi tõrgeteta ajakohastamist. Lisaks tuleb Ameerika Ühendriikide Föderaalse Lennuameti (FAA) kehtestatud nõuete täitmiseks varustada teatavad õhusõidukid, eelkõige Atlandi-ülesteks lendudeks kasutatavad õhusõidukid, üldsaatega automaatse sõltuva seire väljundiga hiljemalt 1. jaanuariks 2020. Seega tuleks üldsaatega automaatse sõltuva seire väljundi ja täiustatud režiimi S paigaldamise tähtpäeva edasi lükata ning viia see paremini kooskõlla FAA poolt kõnealuse väljundi paigaldamiseks kehtestatud tähtpäevaga.

(4) Rakendustähtpäevade edasilükkamist tuleks riiklike õhusõidukite käitajate suhtes kohaldada samadel alustel nagu muude õhusõidukite käitajate suhtes. Seega tuleks edasi lükata ka tähtpäev, mida riiklike õhusõidukite käitajad pidid järgima üldsaatega automaatse sõltuva seire väljundi ja täiustatud režiimi S paigaldamisel.

(5) Seepärast tuleks rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011 vastavalt muuta.

(6) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 kohaselt asutatud ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Käitajad tagavad, et:

a) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 8. jaanuaril 2015 või pärast seda, on varustatud sekundaarradari transpondritega, millel on II lisa A osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.

([2]) Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1207/2011, 22. november 2011, milles sätestatakse ühtse Euroopa taeva seire toimivuse ja koostalitlusvõime nõuded (ELT L 305, 23.11.2011, lk 35).

b) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 8. juunil 2016 või pärast seda, on varustatud sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka selle lisa B osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

c) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 8. juunil 2016 või pärast seda, on varustatud sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka selle lisa C osas kindlaks määratud tehnilised võimalused.";

b) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Käitajad tagavad, et:

a) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 8. jaanuari 2015, varustatakse hiljemalt 7. detsembriks 2017 sekundaarradari transpondritega, millel on II lisa A osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

b) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 8. juunit 2016, varustatakse hiljemalt 7. juuniks 2020 sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka selle lisa B osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

c) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 8. juunit 2016, varustatakse hiljemalt 7. juuniks 2020 sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas kindlaks määratud tehnilistele võimalustele ka selle lisa C osas kindlaks määratud tehnilised võimalused."

2) Artikli 8 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriigid tagavad, et artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalev transpordiks kasutatav riiklik õhusõiduk, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, varustatakse hiljemalt 7. juuniks 2020 sekundaarradari transpondritega, millel on lisaks II lisa A osas sätestatud tehnilistele võimalustele ka selle lisa B ja C osas sätestatud tehnilised võimalused."

3) Artikli 14 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Artikli 5 lõike 5 punktis c sätestatud nõuete täitmisest võib vabastada sellised õhusõidukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 8. juunit 2016 ning mille pardal asuvad digitaalsed andmesiinid ei ole võimelised edastama kõiki II lisa C osas kirjeldatud parameetreid."

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 26. september 2014

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO