II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/587 НА КОМИСИЯТА

от 29 април 2020 година

за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1206/2011 за определяне на изисквания за идентификация на въздухоплавателните средства с цел наблюдение в рамките на системата Единно европейско небе и на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 за определяне на изисквания относно функционирането и оперативната съвместимост на наблюдението в рамките на системата Единно европейско небе

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([1]), и по-специално член 44, параграф 1, буква а) от него,

като има предвид, че:

(1) С цел да се гарантира безопасната и ефикасна работа на въздухоплавателните средства, летищата, управлението на въздушното движение, аеронавигационното обслужване и Европейската мрежа за управление на въздушното движение, е необходимо да се предвидят някои подобрения на правилата за експлоатация, свързани с използването на въздушното пространство, оборудването на въздухоплавателните средства, както и със системите за управление на въздушното движение и за аеронавигационно обслужване и техните компоненти, необходими за използването на въздушното пространство. Поради това в Регламент за изпълнение (ЕС) № 1206/2011 на Комисията ([2]) и Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 на Комисията ([3]) следва да бъдат определени нови и актуализирани изисквания за оперативна съвместимост във връзка с безопасността.

(2) С оглед на опита от текущото прилагане на възможностите за бордово наблюдение и възможностите на наземните системи за обработване на данни, за да може по цялата верига за наблюдение да бъдат постигнати очакваните ползи в рамките на установените срокове, оборудването трябва да се инсталира ефективно и своевременно на въздухоплавателните средства. Критериите за освобождаване от изискванията за оборудване на въздухоплавателните средства следва да бъдат изменени, за да се осигури яснота кои въздухоплавателни средства трябва да бъдат оборудвани и кои могат да ползват освобождаване от тези изисквания. В същото време общият брой на оборудваните въздухоплавателни средства следва да остане такъв, че да позволява ефективна работа и да не създава ненужна икономическа тежест.

(3) Значителен брой оборудвани въздухоплавателни средства вече са сертифицирани в съответствие с международния стандарт за бордови части и оборудване за системите за наблюдение, съответстващ на приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV, трето издание, включително всички изменения до № 77. Този стандарт е напълно съвместим с очакваните системи за наблюдение. Задължителното използване на стандарта, съответстващ на приложение 10 към

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 1206/2011 на Комисията от 22 ноември 2011 г. за определяне на изисквания за идентификация на въздухоплавателните средства с цел наблюдение в рамките на системата Единно европейско небе (ОВ L 305, 23.11.2011 г., стр. 23).

([3]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 на Комисията от 22 ноември 2011 г. за определяне на изисквания относно функционирането и оперативната съвместимост на наблюдението в рамките на системата Единно европейско небе (ОВ L 305, 23.11.2011 г., стр. 35).

Чикагската конвенция, том IV, четвърто издание, включително всички изменения до № 85, както е предвидено понастоящем в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011, би създало ненужна икономическа тежест. Поради това стандартът, съответстващ на приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV, трето издание, включително всички изменения до № 77, следва да бъде считан за минималното изискване. Затова следва да бъдат изменени определените в Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 минимални технически стандарти, на които операторите на въздухоплавателни средства трябва да отговарят.

(4) Държавните въздухоплавателни средства, експлоатирани при условията на общо въздушно движение, следва да бъдат оборудвани с годни за експлоатация транспондери на вторична обзорна РЛС, съответстващи на изискванията, приложими за граждански въздухоплавателни средства, посочени в член 5, параграф 5, букви а) и в) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011. Процедурите и условията по отношение на държавните въздухоплавателни средства, които не могат да бъдат оборудвани с транспондери на вторична обзорна РЛС, следва да останат тези, определени в член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011.

(5) Изискванията към официалните разпоредби за прехвърляне на данни от наблюдение между доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да бъдат изменени, за да бъдат отразени съществуващите сценарии за разпространение на данни, да се улесни обменът на данни от наблюдение и да се избегнат прекомерно строгите ограничения за предоставящите ги доставчици.

(6) За да се гарантира ефективността на операциите на държавните въздухоплавателни средства, следва да се развие способността на европейската система за УВД да гарантира, че участващите в чувствителни операции и обучение държавни въздухоплавателни средства могат да работят с разпределени дискретни SSR кодове, и поради това Регламент за изпълнение (ЕС) № 1206/2011 следва да бъде съответно изменен.

(7) Избухването на пандемията от Covid-19 и последствията от това за сектора на въздухоплаването доведоха до непредвидими пречки за операторите на въздухоплавателни средства при действията им за привеждане на въздухоплавателните средства в съответствие с определени изисквания на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011. В резултат на това крайният срок за операторите на въздухоплавателни средства, определен в член 5, параграф 5 и член 8, параграфи 1 и 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011, следва да бъде удължен до 7 декември 2020 г., а Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 следва да бъде съответно изменен.

(8) Поради това Регламент за изпълнение (ЕС) № 1206/2011 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 следва да бъдат съответно изменени.

(9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета по член 127, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) № 1206/2011 се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

Член 2

Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 се изменя, както следва:

1) В член 2 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Настоящият регламент се прилага за всички полети, изпълнявани като общо въздушно движение съгласно правилата за полети по прибори в рамките на въздушното пространство на Единното европейско небе, с изключение на член 7, параграфи 3 и 4, които се прилагат за всички полети, изпълнявани като общо въздушно движение.“

2) В член 4 параграф 4 се заличава.

3) В член 5 параграфи 5 и 6 се заменят със следното:

„5. До 7 декември 2020 г. операторите гарантират, че:

а) въздухоплавателните средства, обслужващи полетите, посочени в член 2, параграф 2, са оборудвани с годни за експлоатация транспондери на вторична обзорна РЛС, отговарящи на следните условия:

i) разполагат с възможностите, посочени в част А от приложение II;

ii) имат необходимата непрекъснатост на работа, за да не представляват операционен риск;

б) въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или максимална крейсерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, с индивидуално удостоверение за летателна годност, издадено първоначално на 7 юни 1995 г. или след тази дата, са оборудвани с годни за експлоатация транспондери на вторична обзорна РЛС, отговарящи на следните условия:

i) разполагат с възможностите, посочени в части А и Б от приложение II;

ii) имат необходимата непрекъснатост на работа, за да не представляват операционен риск;

в) въздухоплавателни средства с постоянна геометрия на крилото и максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или максимална крейсерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, с индивидуално удостоверение за летателна годност, издадено първоначално на 7 юни 1995 г. или след тази дата, са оборудвани с годни за експлоатация транспондери на вторична обзорна РЛС, отговарящи на следните условия:

i) разполагат с възможностите, посочени в части А, Б и В от приложение II;

ii) имат необходимата непрекъснатост на работа, за да не представляват операционен риск.

Букви б) и в) от първа алинея не се прилагат за въздухоплавателни средства, които оперират в рамките на въздушното пространство на Единното европейско небе и които принадлежат към една от следните категории:

i) изпълняват полет, за да им бъде извършена поддръжка;

ii) изпълняват полет с цел износ;

iii) техните операции ще бъдат преустановени до 31 октомври 2025 г.

Операторите на въздухоплавателни средства с първо удостоверение за летателна годност, издадено преди 7 декември 2020 г., постигат до 7 юни 2023 г. съответствие с изискванията, посочени в първа алинея, букви б) и в), при спазване на следните условия:

i) създали са преди 7 декември 2020 г. програма за преоборудване, чрез която се доказва съответствие с първа алинея, букви б) и в);

ii) за тези въздухоплавателни средства не е използвано финансиране от Съюза, предоставено за привеждането им в съответствие с изискванията, посочени в първа алинея, букви б) и в).

Операторите на въздухоплавателно средство, чиито транспондери временно не са в състояние да изпълнят изискванията по първа алинея, букви б) и в), имат право да го експлоатират в рамките на въздушното пространство на Единното европейско небе не повече от 3 последователни дни.

6. Операторите гарантират, че въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална крейсерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, оборудвани в съответствие с параграф 5, използват многообразие от антени, чиито минимални функционални възможности са в съответствие с предписанията на точка 3.1.2.10.4 от приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV, трето издание, включително всички изменения до № 77.“

4) В член 5 параграф 7 се заличава.

5) В член 6 параграф 2 се заличава.

6) В член 7 параграф 2 се заличава.

7) В член 7 параграф 3 се заменя със следното:

„3. Държавите членки гарантират, че назначаването на 24-битови адреси на въздухоплавателните средства по ИКАО, оборудвани с транспондери, работещи в режим S, е в съответствие с условията на глава 9 (и нейното допълнение) от приложение 10 към Чикагската конвенция, том III, второ издание, включително всички изменения до № 90.“

8) В член 8 параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. Държавите членки гарантират, че най-късно до 7 декември 2020 г. държавните въздухоплавателни средства са в съответствие с член 5, параграф 5, буква а).

2. Държавите членки гарантират, че най-късно до 7 декември 2020 г. транспортните държавни въздухоплавателни средства са в съответствие с член 5, параграф 5, буква в).“

9) В член 8 се вмъква следният параграф 8:

„8. Държавите членки имат право да разрешават експлоатацията на държавно въздухоплавателно средство, чиито транспондери временно не са в състояние да изпълнят изискванията по параграфи 1 и 2, в рамките на въздушното пространство на Единното европейско небе за не повече от 3 последователни дни.“

10) Член 14 се заличава.

11) Вмъква се следният член 14а:

„*Член 14а*

Полетни планове

Действащите в рамките на въздушното пространство на Единното европейско небе оператори на необорудвани държавни въздухоплавателни средства, съобщени съгласно член 8, параграф 3, и оператори на въздухоплавателни средства, които не са оборудвани в съответствие с член 5, параграф 5, включват показателите SUR/EUADSBX, или SUR/EUEHSX, или SUR/EUELSX, или комбинация от тях, в точка 18 от полетния план.“

12) Приложение II се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

13) Приложение IV се изменя в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 29 април 2020 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Точка 3 от приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) № 1206/2011 се изменя, както следва:

1) Буква в) се заменя със следното:

„в) въздухоплавателно средство, което отговаря на условията за задаване на идентификационния код, установен в съответствие с член 4, параграф 6, буква в), напусне по какъвто и да е начин въздушното пространство, посочено в точка 1;“.

2) Добавя се следната буква г):

„г) държавни въздухоплавателни средства, участващи в чувствителни за националната сигурност операции или обучения, които изискват сигурност и поверителност.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 се изменя, както следва:

1) Част А се изменя, както следва:

а) Точка 1 се заменя със следното:

„1. Транспондерът на една вторична обзорна РЛС поддържа поне режим S на ниво 2, като отговаря на критериите за показателите и функциите от приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV, трето издание, включително всички изменения до № 77.“

б) Точка 5 се заменя със следното:

„5. Елементите от данни, посочени в точка 4, се предават от транспондера само чрез протокола на режим S. Процесът на сертифициране на въздухоплавателното средство и оборудването обхваща предаването на тези елементи от данни.“

в) Точка 6 се заличава.

2) Част Б се изменя, както следва:

а) Точка 1 се заменя със следното:

„1. Транспондерът на една вторична обзорна РЛС поддържа поне режим S на ниво 2, като отговаря на критериите за показателите и функциите от приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV, трето издание, включително всички изменения до № 77.“

б) Точка 15 се заменя със следното:

„15. Освен при форматите, резервирани за военни цели, елементите от данни, посочени в точка 14, се предават от транспондера само чрез разширения протокол за незаявени предавания ADS-B. Процесът на сертифициране на въздухоплавателното средство и оборудването обхваща предаването на тези елементи от данни.“

в) Точка 16 се заличава.

3) Част В се изменя, както следва:

а) В точка 2 уводното изречение се заменя със следното:

„2. Следните елементи от данни, когато са налични в цифровия интерфейс, се подават на транспондера и се предават от него по искане на наземната верига на наблюдение чрез протокола на режим S и в съответствие с форматите, описани в документ 9871 (2-ро издание) на ИКАО:“.

б) Точка 4 се заменя със следното:

„4. Елементите от данни, посочени в точка 3, се предават от транспондера само чрез протокола на режим S. Процесът на сертифициране на въздухоплавателното средство и оборудването обхваща предаването на тези елементи от данни.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) № 1207/2011 се със следното:

„*ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

Изисквания за установяване на официалните споразумения, посочени в член 5, параграф 2

Официалните споразумения между доставчиците на аеронавигационно обслужване за обмен или предоставяне на данни от наблюдение включват най-малкото:

а) страните по споразумението;

б) периода на валидност на споразумението;

в) обхвата на данните от наблюдение;

г) източниците на данните от наблюдение;

д) формата за обмен на данните от наблюдение;

е) точката на доставка на данните от наблюдение;

ж) договорените нива на обслужване по отношение на:

— показателите на данните за наблюдение, установени с член 4, параграф 3,

— процедурите, прилагани в случай на негодност за работа;

з) процедурите за управление на промени;

и) правилата за докладване относно функционирането и разполагаемостта, включително за случаи на непредвидени прекъсвания;

й) правилата за управление и съгласуване;

к) правилата за защита на наземна верига на наблюдение и за уведомяване.“