II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/587

af 29. april 2020

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 om fastlæggelse af krav til luftfartøjsidentifikation med henblik på overvågning af det fælles europæiske luftrum og gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 om fastlæggelse af krav til overvågningens præstationer og interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 44, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at garantere, at luftfartøjer, flyvepladser, lufttrafikstyring, luftfart og det europæiske lufttrafikstyringsnet opererer sikkert og effektivt, bør der fastsættes bestemmelser om visse forbedringer af de operative regler for udnyttelse af luftrummet, luftfartøjsudstyr og lufttrafikstyringstjenester og luftfartstjenester, herunder systemer og komponenter hertil, der er nødvendige for udnyttelsen af luftrummet. Der bør derfor fastsættes nye og ajourførte sikkerhedsrelaterede interoperabilitetskrav i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 ([2]) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 ([3]).

(2) Under hensyntagen til erfaringerne fra den igangværende gennemførelse af luftbåren overvågningskapacitet og de jordbaserede systemers databehandlingskapacitet er det nødvendigt effektivt og rettidigt at installere luftfartøjsudstyr, så hele overvågningskæden kan opnå de forventede fordele inden for de fastsatte frister. Kriterierne for undtagelser fra kravene om at udstyre luftfartøjer bør ændres for at skabe klarhed over, hvilke luftfartøjer der skal udstyres, og hvilke luftfartøjer der skal være omfattet af en undtagelse fra disse krav. Et tilstrækkeligt antal luftfartøjer bør udstyres for at opretholde systemets effektivitet, samtidig med at der ikke bør pålægges en urimelig økonomisk byrde.

(3) Et betydeligt antal udstyrede luftfartøjer er allerede certificeret i overensstemmelse med den internationale standard for luftbårne dele og apparatur til overvågningssystemer, svarende til Chicagokonventionens bilag 10, bind IV, tredje udgave, inkl. alle ændringer indtil nr. 77. Denne standard er fuldt ud forenelig med de forventede overvågningssystemer. Hvis der blev stillet krav om anvendelse af standarden svarende til Chicagokonventionens bilag 10, bind IV, fjerde udgave, inkl. alle ændringer indtil nr. 85, jf. bilag II til gennemførelsesforordning (EU)

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 af 22. november 2011 om fastlæggelse af krav til luftfartøjsidentifikation med henblik på overvågning af det fælles europæiske luftrum (EUT L 305 af 23.11.2011, s. 23).

([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 af 22. november 2011 om fastlæggelse af krav til overvågningens præstationer og interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum (EUT L 305 af 23.11.2011, s. 35).

nr. 1207/2011 i den nugældende udgave, ville dette pålægge en urimelig økonomisk byrde. Derfor bør standarden svarende til Chicagokonventionens bilag 10, bind IV, tredje udgave, inkl. alle ændringer indtil nr. 77, betragtes som minimumskravet. De tekniske minimumsstandarder, som luftfartøjsoperatørerne skal overholde, og som er fastsat i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011, bør derfor ændres.

(4) Statsluftfartøjer, hvis flyvninger gennemføres som almen lufttrafik, bør udstyres med funktionsdygtige SSR-transpondere i overensstemmelse med de krav, der gælder for civile luftfartøjer, jf. artikel 5, stk. 5, litra a) og c), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011. De procedurer og betingelser, der gælder for statsluftfartøjer, som ikke kan udstyres med funktionsdygtige SSR-transpondere, bør fortsat være som dem, der er fastsat i artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011.

(5) Kravene til de formelle ordninger angående overførsel af overvågningsdata mellem luftfartstjenesteudøverne bør ændres for at afspejle de eksisterende datadistributionsscenarier med henblik på at lette udvekslingen af overvågningsdata og undgå uforholdsmæssigt store byrder for den leverende udøver.

(6) For at sikre, at statsluftfartøjer kan operere effektivt, bør der fastsættes bestemmelser om, at det europæiske ATM-system skal kunne sætte de statsluftfartøjer, der medvirker i følsomme operationer og træning, i stand til at operere ved tildeling af særskilte SSR-koder, og gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 bør derfor ændres.

(7) Udbruddet af covid-19-viruspandemien og den deraf følgende indvirkning på luftfartssektoren har udmøntet sig i uforudsigelige hindringer for, at luftfartøjsoperatører kan bringe deres luftfartøjer i overensstemmelse med visse krav i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011. Som følge heraf bør den frist for luftfartøjsoperatører, der er fastsat i artikel 5, stk. 5, og artikel 8, stk. 1 og 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011, udskydes til den 7. december 2020, og gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 bør derfor ændres.

(8) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 bør derfor ændres.

(9) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 127, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag II til gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 ændres i overensstemmelse med bilag I til nærværende forordning.

Artikel 2

I gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2, stk. 2, læses således:

»2. Denne forordning finder anvendelse på alle flyvninger, der gennemføres som almen lufttrafik i henhold til instrumentflyvereglerne inden for det fælles europæiske luftrum med undtagelse af artikel 7, stk. 3 og 4, der finder anvendelse på alle flyvninger, der gennemføres som almen lufttrafik.«

2) I artikel 4 udgår stk. 4.

3) Artikel 5, stk. 5 og 6, læses således:

»5. Operatører sikrer senest den 7. december 2020, at:

a) luftfartøjer, der gennemfører flyvninger som omhandlet i artikel 2, stk. 2, er udstyret med funktionsdygtige SSR-transpondere, som opfylder følgende betingelser:

i) de har den kapacitet, der er fastlagt i del A i bilag II

ii) de har den funktionskontinuitet, der er nødvendig for ikke at udgøre en operationel risiko

b) luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som gennemfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang den 7. juni 1995 eller senere, er udstyret med funktionsdygtige SSR-transpondere, der opfylder følgende betingelser:

i) de har den kapacitet, der er fastlagt i del A og B i bilag II

ii) de har den funktionskontinuitet, der er nødvendig for ikke at udgøre en operationel risiko

c) fastvingede luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, som gennemfører de i artikel 2, stk. 2, nævnte flyvninger med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang den 7. juni 1995 eller senere, er udstyret med funktionsdygtige SSR-transpondere, der opfylder følgende betingelser:

i) de har den kapacitet, der er fastlagt i del A, B og C i bilag II

ii) de har den funktionskontinuitet, der er nødvendig for ikke at udgøre en operationel risiko.

Første afsnit, litra b) og c), finder ikke anvendelse på luftfartøjer, som opererer inden for det fælles europæiske luftrum, og som tilhører en af følgende kategorier:

i) de flyves med vedligeholdelse for øje

ii) de flyves med eksport for øje

iii) deres operationer vil blive indstillet senest den 31. oktober 2025.

Operatører af luftfartøjer med et første luftdygtighedsbevis, der er udstedt før den 7. december 2020, skal senest den 7. juni 2023 opfylde kravene i første afsnit, litra b) og c), på følgende betingelser:

i) de har inden den 7. december 2020 udarbejdet et eftermonteringsprogram, hvori der påvises overensstemmelse med første afsnit, litra b) og c)

ii) disse luftfartøjer har ikke modtaget EU-midler med henblik på at bringe sådanne luftfartøjer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i første afsnit, litra b) og c).

For luftfartøjer, for hvilke transpondernes kapacitet midlertidigt ikke lever op til funktionskravene i første afsnit, litra b) og c), har operatørerne ret til at operere det pågældende luftfartøj i det fælles europæiske luftrum i højst tre på hinanden følgende dage.

6. Operatører sikrer, at luftfartøjer, som er udstyret i overensstemmelse med stk. 5, og som har en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller hvis maksimale egenfart i marchhøjde kan overstige 250 knob, opererer med antennediversitet med en minimumspræstation som foreskrevet i afsnit 3.1.2.10.4 i bilag 10 til Chicagokonventionen, bind IV, tredje udgave, inkl. alle ændringer indtil nr. 77.«

4) I artikel 5 udgår stk. 7.

5) I artikel 6 udgår stk. 2.

6) I artikel 7 udgår stk. 2.

7) Artikel 7, stk. 3, læses således:

»3. Medlemsstaterne sikrer, at tildelingen af ICAO's 24-bit luftfartøjsadresser til luftfartøjer, der er udstyret med en Mode S-transponder, er i overensstemmelse med kapitel 9 og tilhørende tillæg i bilag 10 til Chicagokonventionen, bind III, anden udgave, inkl. alle ændringer indtil nr. 90.«

8) Artikel 8, stk. 1 og 2, læses således:

»1. Medlemsstaterne sikrer, at statsluftfartøjer senest den 7. december 2020 opfylder kravene i artikel 5, stk. 5, litra a).

2. Medlemsstaterne sikrer, at statsluftfartøjer af transporttypen senest den 7. december 2020 opfylder kravene i artikel 5, stk. 5, litra c).«

9) I artikel 8 indsættes som stk. 8:

»8. For statsluftfartøjer, for hvilke transpondernes kapacitet midlertidigt ikke lever op til funktionskravene i stk. 1 og 2, har medlemsstaterne ret til at tillade det pågældende luftfartøj at operere i det fælles europæiske luftrum i højst 3 på hinanden følgende dage.«

10) Artikel 14 udgår.

11) Følgende indsættes som artikel 14a:

»*Artikel 14a*

Flyveplaner

Operatører af ikkeudstyrede statsluftfartøjer, der er meddelt i henhold til artikel 8, stk. 3, og operatører af luftfartøjer, der ikke er udstyret i overensstemmelse med artikel 5, stk. 5, og som opererer inden for det fælles europæiske luftrum, skal angive indikatorerne SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX eller en kombination heraf under punkt 18 i flyveplanen.«

12) Bilag II ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

13) Bilag IV ændres som angivet i bilag III til nærværende forordning.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. april 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

Punkt 3 i bilag II til gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 ændres således:

(1) litra c) affattes således:

»c) et luftfartøj, som er berettiget til at få tildelt en »conspicuity code«, der er fastsat i henhold til artikel 4, stk. 6, litra c), forlader eller på anden måde sendes ud af det luftrum, der er nævnt i punkt 1«

(2) følgende litra d) tilføjes:

»d) statsluftfartøjer, der medvirker i nationalt følsomme operationer eller træning, hvor sikkerhed og fortrolighed er påkrævet.«.

BILAG II

I bilag II til gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 foretages følgende ændringer:

(1) I del A foretages følgende ændringer:

a) nr. 1 affattes således:

»1. Mindstekapaciteten for SSR-transpondere skal være Mode S Level 2, der opfylder præstations- og funktionalitetskriterierne i bilag 10 til Chicagokonventionen, bind IV, tredje udgave, inkl. alle ændringer indtil nr. 77.«

b) nr. 5 affattes således:

»5. De i nr. 4 omhandlede dataelementer må kun overføres fra transponderen via Mode S-protokollen. Certificeringsprocessen for luftfartøjer og udstyr skal omfatte overførslen af disse dataelementer.«

c) nr. 6 udgår.

(2) I del B foretages følgende ændringer:

a) nr. 1 affattes således:

»1. Mindstekapaciteten for SSR-transpondere skal være Mode S Level 2, der opfylder præstations- og funktionalitetskriterierne i bilag 10 til Chicagokonventionen, bind IV, tredje udgave, inkl. alle ændringer indtil nr. 77.«

b) nr. 15 affattes således:

»15. Bortset fra formater forbeholdt militær brug må de dataelementer, der er nævnt i nr. 14, kun overføres fra transponderen via protokollen extended squitter ADS-B. Certificeringsprocessen for luftfartøjer og udstyr skal omfatte overførslen af disse dataelementer.«

c) nr. 16 udgår.

(3) I del C foretages følgende ændringer:

a) i nr. 2, affattes indledningen således:

»2. Følgende dataelementer skal, hvis de står til rådighed i en digital bustilslutning, sendes af transponderen efter anmodning fra den jordbaserede overvågningskæde via Mode S-protokollen og i overensstemmelse med de formater, der angives i ICAO's dokument 9871 (2. udgave):«

b) nr. 4 affattes således:

»4. De i nr. 3 omhandlede dataelementer må kun overføres fra transponderen via Mode S-protokollen. Certificeringsprocessen for luftfartøjer og udstyr skal omfatte overførslen af disse dataelementer.«.

BILAG III

I bilag II til gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 affattes således:

»BILAG IV

Krav til oprettelsen af de formelle ordninger, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2

De formelle ordninger mellem luftfartstjenesteudøvere angående udveksling eller tilrådighedsstillelse af overvågningsdata skal omfatte følgende minimumsindhold:

a) parterne i disse ordninger

b) ordningernes gyldighedsperiode

c) overvågningsdataenes omfang

d) overvågningsdataenes kilder

e) overvågningsdataenes udvekslingsformat

f) det punkt, hvortil overvågningsdatatjenesten leveres

g) aftalt serviceniveau for så vidt angår:

— overvågningsdatas opfyldelse af præstationskrav, som fastsat ved artikel 4, stk. 3

— procedurer i tilfælde af manglende funktionsdygtighed

h) procedurer til håndtering af ændringer

i) rapporteringsordninger med hensyn til præstation og disponibilitet herunder uforudsete udfald

j) ordninger vedrørende ledelse og koordinering

k) ordninger vedrørende beskyttelse og anmeldelse i henseende til den jordbaserede overvågningskæde.«.