II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2020/587,

29. aprill 2020,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1206/2011, millega kehtestatakse õhusõidukite identifitseerimise nõuded seoses ühtse Euroopa taeva seirega, ning 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 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, ([1]) eriti selle artikli 44 lõike 1 punkti a,

ning arvestades järgmist:

(1) Selleks et tagada õhusõidukite, lennuväljade, lennuliikluse korraldamise, aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrguga ohutu ja tõhus toimimine, on vaja teha teatavad parandused õhuruumi kasutamise ning õhuruumi kasutamiseks vajalike õhusõidukiseadmete, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemide ning nende koostisosadega seotud käitamiseeskirjades. Seepärast tuleks komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 1206/2011 ([2]) ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 1207/2011 ([3]) ette näha uued ja ajakohastatud ohutusalased koostalitlusnõuded.

(2) Võttes arvesse kogemusi, mis on saadud õhusõiduki pardalt tehtava seire tehniliste võimaluste ja maapealsete süsteemide andmete töötlemise suutlikkuse praegusest rakendamisest, on vaja õhusõidukid tulemuslikult ja õigeaegselt seadmetega varustada, et kogu seireahel saaks kindlaksmääratud tähtaegadeks oodatud kasu. Õhusõidukite seadmetega varustamise nõuetest vabastamise kriteeriume tuleks muuta, et oleks selge, millised õhusõidukid tuleb seadmetega varustada ja milliste õhusõidukite suhtes võib kohaldada erandeid. Samal ajal peaks seadmetega varustatud õhusõidukite koguarv jääma kehtima ning see ei tohiks tekitada põhjendamatut majanduslikku koormust.

(3) Märkimisväärne arv seadmetega varustatud õhusõidukeid on juba sertifitseeritud vastavalt õhusõiduki pardale paigaldatud seiresüsteemi osade ja seadmete suhtes kehtestatud rahvusvahelisele standardile, mis vastab Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite kolmandale väljaandele (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 77). See standard on täielikult kooskõlas kavandatud seiresüsteemidega. Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite neljanda väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85) kohase standardi kohustuslikuks muutmine nii, nagu praegu

([1]) ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

([2]) Komisjoni 22. novembri 2011. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1206/2011, millega kehtestatakse õhusõidukite identifitseerimise nõuded seoses ühtse Euroopa taeva seirega (ELT L 305, 23.11.2011, lk 23).

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

rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 II lisaga on ette nähtud, tekitaks põhjendamatu majandusliku koormuse. Seega tuleks miinimumnõudena käsitada Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite kolmanda väljaande kohast standardit (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 77). Seepärast tuleks muuta rakendusmääruses (EL) nr 1207/2011 sätestatud minimaalseid tehnilisi standardeid, mida õhusõidukite käitajad peavad järgima.

(4) Üldises lennuliikluses osalev riiklik õhusõiduk peaks vastavalt tsiviilõhusõidukite suhtes kohaldatavatele nõuetele, mis on sätestatud rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 artikli 5 lõike 5 punktides a ja c, olema varustatud töökorras sekundaarradari transpondritega. Protseduurid ja tingimused, mida kohaldatakse selliste riiklike õhusõidukite suhtes, mida ei saa varustada töökorras sekundaarradari transpondritega, peaksid jääma samaks, kui on sätestatud rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 artiklis 8.

(5) Tuleks muuta nõudeid, mida kohaldatakse seireandmete aeronavigatsiooniteenuse osutajate vahel edastamise ametliku korra suhtes, et võtta arvesse olemasolevaid andmete levitamise stsenaariume, hõlbustada seireandmete vahetamist ja vältida liialt koormavate piirangute kehtestamist teenuseosutaja suhtes.

(6) Riiklike õhusõidukite tõhusat käitamist silmas pidades tuleks luua olukord, kus Euroopa lennuliikluse korraldamise süsteem suudab tagada, et tundlikus lennutegevuses ja koolitustes osalevate riiklike õhusõidukite käitamiseks on võimalik määrata kindlaid SSR-koode, ning seepärast tuleks rakendusmäärust (EL) nr 1206/2011 vastavalt muuta.

(7) Covid-19 viiruse pandeemia puhkemine ja selle mõju lennundussektorile on raskendanud enneolematul viisil õhusõidukite käitajate püüdlusi viia oma õhusõidukid vastavusse teatavate rakendusmääruses (EL) nr 1207/2011 sätestatud nõuetega. Seepärast tuleks rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 artikli 5 lõikes 5 ning artikli 8 lõigetes 1 ja 2 sätestatud tähtaegu, mida õhusõidukite käitajad peavad järgima, pikendada 7. detsembrini 2020, ning rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011 tuleks vastavalt muuta.

(8) Rakendusmäärust (EL) nr 1206/2011 ja rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011 tuleks seega vastavalt muuta.

(9) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 lõikes 1 osutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmääruse (EL) nr 1206/2011 II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 2

Rakendusmäärust (EL) nr 1207/2011 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Käesolevat määrust kohaldatakse kõikide üldises lennuliikluses osalevate lendude suhtes, mida käitatakse instrumentaallennureeglite kohaselt ühtses Euroopa taeva õhuruumis, v.a artikli 7 lõiked 3 ja 4, mida kohaldatakse kõikide üldises lennuliikluses osalevate lendudes suhtes.“

2) Artikli 4 lõige 4 jäetakse välja.

3) Artikli 5 lõiked 5 ja 6 asendatakse järgmisega:

„5. Käitajad tagavad hiljemalt 7. detsembriks 2020, et:

a) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalevad õhusõidukid on varustatud töökorras sekundaarradari transpondritega, mis vastavad järgmistele tingimustele:

i) neil on II lisa A osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

ii) neil on piisav järjepidevus, et mitte tekitada käitamisriski;

b) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalevad õhusõidukid, 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 anti välja 7. juunil 1995 või pärast seda, on varustatud töökorras sekundaarradari transpondritega, mis vastavad järgmistele tingimustele:

   i) neil on II lisa A ja B osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

   ii) neil on piisav järjepidevus, et mitte tekitada käitamisriski;

c) artikli 2 lõike 2 kohases lennuliikluses osalevad jäiga tiivakinnitusega õhusõidukid, 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 anti välja 7. juunil 1995 või pärast seda, on varustatud töökorras sekundaarradari transpondritega, mis vastavad järgmistele tingimustele:

   i) neil on II lisa A, B ja C osas kindlaks määratud tehnilised võimalused;

   ii) neil on piisav järjepidevus, et mitte tekitada käitamisriski.

Esimese lõigu punkte b ja c ei kohaldata õhusõidukite suhtes, mida käitatakse ühtse Euroopa taeva õhuruumis ning mis kuuluvad ühte järgmistest kategooriatest:

i) neid käitatakse hoolduskohta viimiseks;

ii) neid käitatakse ekspordi eesmärgil;

iii) nende käitamine lõpetatakse enne 31. oktoobrit 2025.

Selliste õhusõidukite käitajad, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 7. detsembrit 2020, peavad hiljemalt 7. juuniks 2023 vastama esimese lõigu punktide b ja c nõuetele järgmistel tingimustel:

i) nad on enne 7. detsembrit 2020 koostanud moderniseerimisprogrammi, mis tõendab, et õhusõiduk vastab esimese lõigu punktide b ja c nõuetele;

ii) need õhusõidukid ei ole esimese lõigu punktide b ja c nõuetega vastavusse viimiseks saanud liidult rahalist toetust.

Käitajad võivad õhusõidukeid, mille transpondrite tehnilised võimalused ei vasta ajutiselt esimese lõigu punktide b ja c nõuetele, ühtse Euroopa taeva õhuruumis käitada kuni kolm järjestikust päeva.

6. Käitajad tagavad, et lõike 5 kohaselt varustatud õhusõidukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg või mille maksimaalne tegelik reisilennu õhkkiirus on suurem kui 250 sõlme, kasutavad Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite kolmanda väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 77) punkti 3.1.2.10.4 kohast signaalitugevuse võrdlusega mitmeantennisüsteemi.“

4) Artikli 5 lõige 7 jäetakse välja.

5) Artikli 6 lõige 2 jäetakse välja.

6) Artikli 7 lõige 2 jäetakse välja.

7) Artikli 7 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid tagavad, et 24-bitiste ICAO õhusõiduki aadresside määramine režiimi S (Mode S) transpondriga varustatud õhusõidukitele on kooskõlas Chicago konventsiooni 10. lisa III köite teise väljaande 9. peatüki ja selle liitega (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 90).“

8) Artikli 8 lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid tagavad, et riiklikud õhusõidukid vastavad hiljemalt 7. detsembriks 2020 artikli 5 lõike 5 punktile a.

2. Liikmesriigid tagavad, et transpordiks kasutatavad riiklikud õhusõidukid vastavad hiljemalt 7. detsembriks 2020 artikli 5 lõike 5 punktile c.“

9) Artiklile 8 lisatakse lõige 8:

„8. Liikmesriigid võivad anda loa käitada riiklikke õhusõidukeid, mille transpondrite tehnilised võimalused ei vasta ajutiselt lõigete 1 ja 2 nõuetele, ühtse Euroopa taeva õhuruumis kuni kolm järjestikust päeva.“

10) Artikkel 14 jäetakse välja.

11) Lisatakse artikkel 14a:

„*Artikkel 14a*

Lennuplaanid

Käitajad, kes käitavad ühtse Euroopa taeva õhuruumis riiklikke õhusõidukeid, mida ei ole varustatud transpondritega ja millest on teatatud vastavalt artikli 8 lõikele 3, ning käitajad, kes käitavad ühtse Euroopa taeva õhuruumis õhusõidukeid, millel ei ole artikli 5 lõike 5 kohast varustust, lisavad lennuplaani punktile 18 märke SUR/EUADSBX või SUR/EUEHSX või SUR/EUELSX või nende märgete kombinatsiooni.“

12) II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

13) IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale.

Artikkel 3

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 29. aprill 2020

Komisjoni nimel
eesistuja
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Rakendusmääruse (EL) nr 1206/2011 II lisa punkti 3 muudetakse järgmiselt.

1) Alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) õhusõiduk, millele on võimalik määrata artikli 4 lõike 6 punkti c kohaselt kehtestatud märguandekood, lahkub punktis 1 osutatud õhuruumiosast või suunatakse sealt muul põhjusel välja;".

2) Lisatakse alapunkt d:

„d) riiklik õhusõiduk, millega käitatakse riigi seisukohalt tundlikke lende või viiakse läbi turvalisust ja konfidentsiaalsust nõudvaid koolitusi."

II LISA

Rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 II lisa muudetakse järgmiselt.

1) A osa muudetakse järgmiselt.

   a) Punkt 1 asendatakse järgmisega:

      „1. Sekundaarradari transpondri tehnilised võimalused peavad vastama vähemalt päringurežiimi S (Mode S) 2. taseme nõuetele ja Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite kolmanda väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 77) kohastele toimivus- ja töövõimekuskriteeriumitele.“

   b) Punkt 5 asendatakse järgmisega:

      „5. Punktis 4 osutatud andmeelemente võib edastada vaid transpondri abil päringurežiimi S (Mode S) andmesidekanali kaudu. Õhusõidukite ja seadmete sertifitseerimise menetlus peab hõlmama kõnealuste andmeelementide edastamist.“

   c) Punkt 6 jäetakse välja.

2) B osa muudetakse järgmiselt.

   a) Punkt 1 asendatakse järgmisega:

      „1. Sekundaarradari transpondri tehnilised võimalused peavad vastama vähemalt päringurežiimi S (Mode S) 2. taseme nõuetele ja Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite kolmanda väljaande (sh kõik muudatused kuni muudatuseni nr 77) kohastele toimivus- ja töövõimekuskriteeriumitele.“

   b) Punkt 15 asendatakse järgmisega:

      „15. Punktis 14 osutatud andmeelemente võib edastada transpondri abil vaid laiendatud skvitter-andmeedastuse süsteemi ADS-B andmesidekanali kaudu, v.a sõjaväeliseks kasutamiseks ettenähtud vormingute korral. Õhusõidukite ja seadmete sertifitseerimise menetlus peab hõlmama kõnealuste andmeelementide edastamist.“

   c) Punkt 16 jäetakse välja.

3) C osa muudetakse järgmiselt.

   a) Punkti 2 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

      „2. Vastusena maapealse seireahela päringutele edastatakse transpondri abil päringurežiimi S (Mode S) andmesidekanali kaudu ning vastavalt ICAO dokumendis 9871 (2. väljaanne) kirjeldatud vormingutele järgmised andmeelemendid, kui nad on olemas õhusõiduki digitaalses andmesiinis:“.

   b) Punkt 4 asendatakse järgmisega:

      „4. Punktis 3 osutatud andmeelemente võib edastada vaid transpondri abil päringurežiimi S (Mode S) andmesidekanali kaudu. Õhusõidukite ja seadmete sertifitseerimise menetlus peab hõlmama kõnealuste andmeelementide edastamist.“

III LISA

Rakendusmääruse (EL) nr 1207/2011 IV lisa asendatakse järgmisega:

„IV LISA

Artikli 5 lõikes 2 osutatud ametliku korra kehtestamise nõuded

Seireandmete vahetamise või edastamise ametlik kord, milles aeronavigatsiooniteenuse osutajad on kokku leppinud, peab hõlmama vähemalt järgmist:

a) asjaosalised;

b) kokkulepitud korra kehtivusaeg;

c) seireandmete ulatus;

d) seireandmete allikad;

e) seireandmete vahetamise vorming;

f) seireandmete edastamise teenuse osutamise lõpp-punktid;

g) kokkulepitud teenustasemed seoses järgmisega:

— seireahela andmete toimivus, nagu on sätestatud artikli 4 lõikes 3;

— protseduurid, mida kohaldatakse juhul, kui teenust ei ole võimalik osutada;

h) muudatuste juhtimise kord;

i) toimivust ja kättesaadavust käsitleva aruandluse kord, mis hõlmab ka ootamatuid seisakuid;

j) juhtimis- ja koordineerimiskord;

k) maapealse seireahela turbe ja asjaosaliste teavitamise kord.“