II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2020/587 VAN DE COMMISSIE

van 29 april 2020

tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 tot vaststelling van de eisen inzake de identificatie van luchtvaartuigen voor de surveillance in het gemeenschappelijke Europese luchtruim en 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 (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ([1]), en met name artikel 44, lid 1, onder a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Om de veiligheid en efficiëntie van vluchtuitvoeringen, luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer, luchtvaartnavigatie en het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer te garanderen, is het noodzakelijk de operationele regels met betrekking tot het gebruik van het luchtruim, de uitrusting van luchtvaartuigen en de systemen voor luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten en de bestanddelen daarvan die nodig zijn voor het gebruik van het luchtruim, op bepaalde punten te verbeteren. Daarom moeten nieuwe en geactualiseerde veiligheidsgerelateerde interoperabiliteitseisen worden uiteengezet in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 van de Commissie ([2]) en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 van de Commissie ([3]).

(2) Rekening houdende met de ervaringen met de lopende tenuitvoerlegging van de capaciteit voor surveillance in de lucht en de capaciteit van grondsystemen om gegevens te verwerken, is de effectieve en tijdige installatie van luchtvaartuiguitrusting noodzakelijk om de volledige surveillanceketen in staat te stellen de verwachte voordelen te behalen binnen de vastgestelde termijnen. De criteria voor vrijstellingen van de uitrustingsvoorschriften voor luchtvaartuigen moeten worden gewijzigd om duidelijk te maken welke luchtvaartuigen moeten worden uitgerust en welke moeten worden vrijgesteld van die voorschriften. Tegelijk moet het totale aantal uitgeruste luchtvaartuigen doeltreffend blijven, en mag dit geen buitensporige economische lasten met zich meebrengen.

(3) Een aanzienlijk aantal uitgeruste luchtvaartuigen is al gecertificeerd overeenkomstig de internationale norm voor boordonderdelen en -uitrustingsstukken voor surveillancesystemen, overeenkomstig bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume IV, derde uitgave, die alle wijzigingen tot en met nr. 77 bevat. Die norm is volledig compatibel met de verwachte surveillancesystemen. Het opleggen van de norm die overeenkomt met bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume IV, vierde uitgave, die alle wijzigingen tot en met nr. 85 bevat, zoals momenteel bepaald is in

([1]) PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen inzake de identificatie van luchtvaartuigen voor de surveillance in het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PB L 305 van 23.11.2011, blz. 23).

([3]) 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).

bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011, zou een buitensporige economische last betekenen. Daarom moet worden overwogen om de norm die overeenkomt met bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume IV, derde uitgave, die alle wijzigingen tot en met nr. 77 bevat, als minimumvereiste op te leggen. Derhalve moeten de in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 vastgestelde technische minimumnormen waaraan luchtvaartuigexploitanten moeten voldoen, worden gewijzigd.

(4) Staatsluchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer worden geëxploiteerd, moeten worden uitgerust met bedrijfsklare transponders voor secundaire surveillanceradar, overeenkomstig de eisen voor civiele luchtvaartuigen die zijn uiteengezet in artikel 5, lid 5, onder a) en c), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011. Voor staatsluchtvaartuigen die niet met bedrijfsklare transponders voor secundaire surveillanceradar kunnen worden uitgerust, moeten de procedures en voorwaarden van artikel 8 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 blijven gelden.

(5) De eisen voor de formele regelingen voor de overdracht van surveillancegegevens tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten worden aangepast aan de bestaande scenario's voor gegevensverspreiding, teneinde de uitwisseling van surveillancegegevens te vergemakkelijken en buitensporige beperkingen te vermijden voor de dienstverlener die de gegevens verstrekt.

(6) Om de effectiviteit van de vluchtuitvoeringen van staatsluchtvaartuigen te waarborgen, moet ervoor worden gezorgd dat het Europese ATM-systeem in staat is te garanderen dat unieke SSR-codes worden toegewezen aan staatsluchtvaartuigen die worden ingezet voor gevoelige vluchtuitvoeringen en opleidingen; Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(7) Door de uitbraak van Covid-19 en de gevolgen voor de luchtvaartsector worden exploitanten van luchtvaartuigen geconfronteerd met onvoorziene belemmeringen om hun luchtvaartuigen in overeenstemming te brengen met bepaalde eisen van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011. De uiterste termijn waaraan exploitanten van luchtvaartuigen zich moeten houden overeenkomstig artikel 5, lid 5, en artikel 8, leden 1 en 2, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011, moet daarom worden uitgesteld tot 7 december 2020, en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(8) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(9) De maatregelen van deze verordening zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 127, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

Artikel 2

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

1) In artikel 2 wordt lid 2 vervangen door:

"2. Deze verordening is van toepassing op alle vluchten die als algemeen luchtverkeer volgens instrumentvliegregels worden geëxploiteerd in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met uitzondering van artikel 7, leden 3 en 4, die van toepassing zijn op alle vluchten die als algemeen luchtverkeer worden geëxploiteerd.".

2) In artikel 4 wordt lid 4 geschrapt.

3) In artikel 5 worden leden 5 en 6 vervangen door:

"5. De exploitanten zorgen ervoor dat uiterlijk op 7 december 2020:

a) luchtvaartuigen waarmee de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten worden uitgevoerd, zijn uitgerust met bedrijfsklare transponders voor secundaire surveillanceradar die aan de volgende voorwaarden voldoen:

i) ze beschikken over de in bijlage II, deel A, vastgestelde functies;

ii) ze beschikken over voldoende continuïteit om risico's voor de vluchtuitvoering te voorkomen;

b) luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen, waarmee de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten worden uitgevoerd en die beschikken over een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst op of na 7 juni 1995 is afgegeven, zijn uitgerust met bedrijfsklare transponders voor secundaire surveillanceradar die voldoen aan de volgende voorwaarden:

i) ze beschikken over de in bijlage II, delen A en B, vastgestelde functies;

ii) ze beschikken over voldoende continuïteit om risico's voor de vluchtuitvoering te voorkomen;

c) vleugelvliegtuigen met een gecertificeerde maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen, waarmee de in artikel 2, lid 2, bedoelde vluchten worden uitgevoerd en die beschikken over een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst op of na 7 juni 1995 is afgegeven, zijn uitgerust met bedrijfsklare transponders voor secundaire surveillanceradar die voldoen aan de volgende voorwaarden:

i) ze beschikken over de in bijlage II, delen A, B en C, vastgestelde functies;

ii) ze beschikken over voldoende continuïteit om risico's voor de vluchtuitvoering te voorkomen.

De punten b) en c) van de eerste alinea zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen waarmee vluchten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim worden uitgevoerd en die behoren tot een van de volgende categorieën:

i) de vlucht wordt uitgevoerd om onderhoud aan het luchtvaartuig te laten verrichten;

ii) de vlucht wordt uitgevoerd met het oog op export;

iii) de vluchtuitvoeringen zullen uiterlijk op 31 oktober 2025 worden stopgezet.

Exploitanten van luchtvaartuigen waarvan het eerste certificaat van luchtwaardigheid is afgegeven vóór 7 december 2020, moeten uiterlijk op 7 juni 2023 voldoen aan de eisen van de punten b) en c) van de eerste alinea, mits de volgende voorwaarden vervuld zijn:

i) ze hebben vóór 7 december 2020 een retrofitprogramma opgezet waaruit blijkt dat ze voldoen aan de punten b) en c) van de eerste alinea;

ii) voor die luchtvaartuigen zijn geen subsidies van de Unie verstrekt om ze in overeenstemming te brengen met de eisen van de punten b) en c) van de eerste alinea.

Indien de transponders van luchtvaartuigen tijdelijk niet kunnen voldoen aan de punten b) en c) van de eerste alinea, mogen de exploitanten gedurende maximaal drie opeenvolgende dagen vluchten met die luchtvaartuigen uitvoeren in het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

6. De exploitanten zorgen ervoor dat luchtvaartuigen die overeenkomstig lid 5 zijn uitgerust en een gecertificeerde maximumstartmassa van meer dan 5 700 kg of een werkelijke maximale kruissnelheid van meer dan 250 knopen hebben, worden geëxploiteerd met antennediversiteit waarvan de minimumprestaties beantwoorden aan punt 3.1.2.10.4 van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume IV, derde uitgave, die alle wijzigingen tot en met nr. 77 bevat.".

4) In artikel 5 wordt lid 7 geschrapt.

5) In artikel 6 wordt lid 2 geschrapt.

6) In artikel 7 wordt lid 2 geschrapt.

7) In artikel 7 wordt lid 3 vervangen door:

"3. De lidstaten zorgen ervoor dat de toewijzing van een ICAO 24-bit luchtvaartuigadres aan luchtvaartuigen die met een Mode S-transponder zijn uitgerust, voldoet aan hoofdstuk 9 en zijn aanhangsel, van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume III, tweede uitgave, die alle wijzigingen tot en met nr. 90 bevat.".

8) In artikel 8 worden leden 1 en 2 vervangen door:

"1. De lidstaten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen uiterlijk op 7 december 2020 voldoen aan artikel 5, lid 5, onder a).

2. De lidstaten zorgen ervoor dat staatsluchtvaartuigen van het transporttype uiterlijk op 7 december 2020 voldoen aan artikel 5, lid 5, onder c).".

9) In artikel 8 wordt het volgende lid 8 ingevoegd:

"8. Indien de transponders van staatsluchtvaartuigen tijdelijk niet kunnen voldoen aan leden 1 en 2, mogen de lidstaten toestaan dat gedurende maximaal drie opeenvolgende dagen vluchten met die luchtvaartuigen worden uitgevoerd in het gemeenschappelijk Europees luchtruim.".

10) Artikel 14 wordt geschrapt.

11) Het volgende artikel 14 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 14 bis

Vluchtplannen

Exploitanten van overeenkomstig artikel 8, lid 3, meegedeelde niet-uitgeruste staatsluchtvaartuigen en exploitanten van niet overeenkomstig artikel 5, lid 5, uitgeruste luchtvaartuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, gebruiken de vermelding SUR/EUADSBX of SUR/EUEHSX of SUR/EUELSX of een combinatie daarvan in punt 18 van het vluchtplan.".

12) Bijlage II wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

13) Bijlage IV wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage III bij deze verordening.

Artikel 3

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, 29 april 2020.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Punt 3 van bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) Punt c) wordt vervangen door:

"c) een luchtvaartuig dat in aanmerking komt voor de toewijzing van de overeenkomstig artikel 4, lid 6, onder c), vastgestelde conspicuity-code verlaat het in punt 1 bedoelde luchtruimgedeelte of wordt op een andere wijze buiten dit luchtruimgedeelte geleid;".

2) Het volgende punt d) wordt toegevoegd:

"d) staatsluchtvaartuigen die betrokken zijn bij nationaal gevoelige vluchtuitvoeringen of opleidingen waarvoor beveiliging en vertrouwelijkheid nodig zijn.".

BIJLAGE II

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

1) Deel A wordt als volgt gewijzigd:

   a) punt 1 wordt vervangen door:

      "1. De transponders voor de secundaire surveillanceradar moeten ten minste over de functie Mode S Level 2 beschikken en voldoen aan de prestatie- en functiecriteria van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume IV, derde uitgave, die alle wijzigingen tot en met nr. 77 bevat.";

   b) punt 5 wordt vervangen door:

      "5. De in punt 4 vermelde gegevens mogen alleen via het Mode S-protocol door de transponder worden verzonden. Het proces voor de certificering van luchtvaartuigen en uitrusting moet betrekking hebben op de verzending van die gegevensitems.";

   c) punt 6 wordt geschrapt.

2) Deel B wordt als volgt gewijzigd:

   a) punt 1 wordt vervangen door:

      "1. De transponders voor de secundaire surveillanceradar moeten ten minste over de functie Mode S Level 2 beschikken en voldoen aan de prestatie- en functiecriteria van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago, volume IV, derde uitgave, die alle wijzigingen tot en met nr. 77 bevat.";

   b) punt 15 wordt vervangen door:

      "15. Behalve voor gegevensformats die zijn voorbehouden voor militaire toepassingen, mogen de in punt 14 vermelde gegevens alleen via het extended squitter ADS-B protocol door de transponder worden verzonden. Het proces voor de certificering van luchtvaartuigen en uitrusting moet betrekking hebben op de verzending van deze gegevensitems.";

   c) punt 16 wordt geschrapt.

3) Deel C wordt als volgt gewijzigd:

   a) in punt 2 wordt de inleidende zin vervangen door:

      "2. Indien de volgende gegevenselementen beschikbaar zijn op een digitale bus, worden ze, zoals gevraagd door de surveillanceketen op de grond, door de transponder verzonden via het Mode S-protocol en in de in ICAO-document 9871 (tweede uitgave) vastgestelde formaten:";

   b) punt 4 wordt vervangen door:

      "4. De in punt 3 vermelde gegevens mogen alleen via het Mode S-protocol door de transponder worden verzonden. Het proces voor de certificering van luchtvaartuigen en uitrusting moet betrekking hebben op de verzending van deze gegevensitems.".

BIJLAGE III

Bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 wordt vervangen door:

"BIJLAGE IV

Eisen inzake de vaststelling van de in artikel 5, lid 2, bedoelde formele regelingen

Formele regelingen tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten voor de uitwisseling of verstrekking van surveillancegegevens moeten ten minste het volgende omvatten:

a) de partijen bij de regelingen;

b) de geldigheidsduur van de regelingen;

c) het toepassingsgebied van de surveillancegegevens;

d) de bronnen van de surveillancegegevens;

e) het formaat waarin de surveillancegegevens worden uitgewisseld;

f) de dienst waaraan de surveillancegegevens worden geleverd;

g) de overeengekomen dienstniveaus, in termen van:

— de prestatie van de surveillancegegevens, zoals vastgesteld in artikel 4, lid 3;

— de procedures in geval van onbruikbare gegevens;

h) procedures voor veranderingsmanagement;

i) regelingen voor de rapportering over prestaties en beschikbaarheid, inclusief onverwachte onderbrekingen;

j) regelingen voor beheer en coördinatie;

k) regelingen voor de beveiliging van het grondgedeelte van de surveillanceketen en de kennisgeving daarvan."