

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2020/587**2021/EØS/3/44****av 29. april 2020****om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 1206/2011 om fastsettelse av krav til identifikasjon av luftfartøy for overvåking av Det felles europeiske luftrom og gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011 om fastsettelse av krav til ytelse og samvirkingsevne for overvåkingen av Det felles europeiske luftrom^(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010 og (EU) nr. 376/2014, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/30/EU og 2014/53/EU, samt om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og rådsforordning (EØF) nr. 3922/91⁽¹⁾, særlig artikkel 44 nr. 1 bokstav a), og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For å sikre trygg og effektiv drift av luftfartøyer, flyplasser, lufttrafikkstyring, flysikringstjenester og Det europeiske nett for lufttrafikkstyring må det fastsettes visse forbedringer av driftsreglene med hensyn til bruk av luftrom, luftfartøyutstyr og systemer for lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester samt de bestanddelene av disse som er nødvendige for å bruke luftrommet. Det bør derfor fastsettes nye og oppdaterte sikkerhetsrelaterte krav til samvirkingsevne i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1206/2011⁽²⁾ og Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011⁽³⁾.
- 2) I betraktning av erfaringene fra den pågående innføringen av kapasitet til flybåren overvåking og bakkesystemenes databehandlingskapasitet er det nødvendig med effektiv og rettidig installasjon av luftfartøyutstyr for å gjøre hele overvåkingskjeden i stand til å oppnå de forventede fordelene innen de fastsatte fristene. Kriteriene for å fritas fra kravene om å utstyre luftfartøyer bør endres for å klargjøre hvilke luftfartøyer som skal utstyres, og hvilke som skal fritas fra disse kravene. Samtidig bør det samlede antallet utstyrte luftfartøyer fortsatt være hensiktsmessig og ikke medføre en urimelig økonomisk byrde.
- 3) Et betydelig antall utstyrte luftfartøyer er allerede sertifisert i samsvar med den internasjonale standarden for flybårne deler og utstyr til overvåkingssystemene, som svarer til vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, tredje utgave med alle endringer til og med nr. 77. Den standarden er fullt ut forenlig med de forventede overvåkingssystemene. Å pålegge bruk av den standarden som svarer til vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, fjerde utgave med alle endringer til og med nr. 85, slik det nå er fastsatt i vedlegg II til gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011, vil

^(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 138 av 30.4.2020, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 93/2020 av 18. juni 2020 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

⁽¹⁾ EUT L 212 av 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1206/2011 av 22. november 2011 om fastsettelse av krav til identifikasjon av luftfartøy for overvåking av Det felles europeiske luftrom (EUT L 305 av 23.11.2011, s. 23).

⁽³⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011 av 22. november 2011 om fastsettelse av krav til ytelse og samvirkingsevne for overvåkingen av Det felles europeiske luftrom (EUT L 305 av 23.11.2011, s. 35).

medføre en urimelig økonomisk byrde. Derfor bør den standarden som svarer til vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, tredje utgave med alle endringer til og med nr. 77, anses som minstekravet. De tekniske minstestandardene som luftfartøyoperatører skal overholde i henhold til gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011, bør derfor endres.

- 4) Statlige luftfartøyer som brukes i allmenn lufttrafikk, bør være utstyrt med funksjonsdyktige SSR-transpondere i samsvar med de kravene som gjelder for sivile luftfartøyer som angitt i artikkel 5 nr. 5 bokstav a) og c) i gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011. Framgangsmåtene og vilkårene for statlige luftfartøyer som ikke kan styres med funksjonsdyktige SSR-transpondere, bør fortsatt være dem som er fastsatt i artikkel 8 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011.
- 5) Kravene til de formelle ordningene for overføring av overvåkingsdata mellom ytere av flysikringstjenester bør endres for å avspeile de eksisterende datadistribusjonsscenarioene, for å lette utvekslingen av overvåkingsdata og for å unngå å påføre den leverende tjenesteyteren uforholdsmessig store byrder.
- 6) For å sikre at statlige luftfartøyer kan operere effektivt, bør det fastsettes at det europeiske lufttrafikkstyringssystemet skal kunne sikre at statlige luftfartøyer som brukes i sensitiv virksomhet og trening, er i stand til å operere ved tildeling av diskrete SSR-koder, og forordning (EU) nr. 1206/2011 bør derfor endres.
- 7) Utbruddet av covid-19-pandemien og dens innvirkning på luftfartssektoren har skapt uforutsette hindringer for luftfartøyoperatørene i deres arbeid med å bringe luftfartøyene i samsvar med visse krav i gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011. Som et resultat av dette bør fristen for luftfartøyoperatører fastsatt i artikkel 5 nr. 5 og artikkel 8 nr. 1 og 2 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011 forlenges til 7. desember 2020.
- 8) Gjennomføringsforordning (EU) nr. 1206/2011 og (EU) nr. 1207/2011 bør derfor endres.
- 9) Tiltakene fastsatt i denne forordningen er i samsvar med uttalelse fra komiteen nevnt i artikkel 127 nr. 1 i forordning (EU) nr. 2018/1139.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

Vedlegg II til gjennomføringsforordning (EU) nr. 1206/2011 endres i samsvar med vedlegg I til denne forordningen.

Artikkel 2

I gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 2 skal nr. 2 lyde:

«2. Denne forordningen får anvendelse på alle flygninger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk i samsvar med instrumentflygereglene innenfor Det felles europeiske luftrom, med unntak av artikkel 7 nr. 3 og 4, som får anvendelse på alle flygninger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk.»

- 2) I artikkel 4 utgår nr. 4.

- 3) I artikkel 5 skal nr. 5 og 6 lyde:

«5. Innen 7. desember 2020 skal operatørene sikre at

- a) luftfartøyer som utfører flygninger som nevnt i artikkel 2 nr. 2, er utstyrt med funksjonsdyktige SSR-transpondere som oppfyller følgende vilkår:

- i) de har den kapasiteten som er angitt i vedlegg II del A,
- ii) de har tilstrekkelig kontinuitet til ikke å utgjøre en driftsrisiko,

- b) luftfartøyer med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med en høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde på over 250 knop som utfører flygninger som nevnt i artikkel 2 nr. 2 med et eget luftdyktighetsbevis utstedt for første gang 7. juni 1995 eller senere, er utstyrt med funksjonsdyktige SSR-transpondere som oppfyller følgende vilkår:
- i) de har den kapasiteten som er angitt i vedlegg II del A og B,
 - ii) de har tilstrekkelig kontinuitet til ikke å utgjøre en driftsrisiko,
- c) luftfartøyer med faste vinger og med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller en høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde på over 250 knop som utfører flygninger som nevnt i artikkel 2 nr. 2 med et eget luftdyktighetsbevis utstedt for første gang 7. juni 1995 eller senere, er utstyrt med funksjonsdyktige SSR-transpondere som oppfyller følgende vilkår:
- i) de har den kapasiteten som er angitt i vedlegg II del A, B og C,
 - ii) de har tilstrekkelig kontinuitet til ikke å utgjøre en driftsrisiko.

Første ledd bokstav b) og c) får ikke anvendelse på luftfartøyer som brukes innenfor Det felles europeiske luftrom og tilhører en av følgende kategorier:

- i) De flys for vedlikeholdsformål.
- ii) De flys for eksportformål.
- iii) Bruken av dem vil opphøre innen 31. oktober 2025.

Operatører av luftfartøyer med luftdyktighetsbevis utstedt første gang før 7. desember 2020 skal innen 7. juni 2023 oppfylle kravene angitt i første ledd bokstav b) og c) på følgende vilkår:

- i) De har før 7. desember 2020 innført et ettermonteringsprogram som påviser samsvar med første ledd bokstav b) og c).
- ii) Disse luftfartøyene har ikke vært omfattet av noen EU-finansiering bevilget for å bringe slike luftfartøyer i samsvar med kravene angitt i første ledd bokstav b) og c).

For luftfartøyer der transpondernes kapasitet midlertidig ikke oppfyller kravene i første ledd bokstav b) og c), skal operatører ha rett til å bruke det berørte luftfartøyet i Det felles europeiske luftrom i maksimalt tre sammenhengende dager.

6. Operatører skal sikre at luftfartøyer utstyrt i samsvar med nr. 5 som har en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller en høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde på over 250 knop, utfører flygninger med antennerdiversitet, med en minstestelse som fastsatt i nr. 3.1.2.10.4 i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, tredje utgave med alle endringer til og med nr. 77.»

4) I artikkel 5 utgår nr. 7.

5) I artikkel 6 utgår nr. 2.

6) I artikkel 7 utgår nr. 2.

7) I artikkel 7 skal nr. 3 lyde:

«3. Medlemsstatene skal sikre at tildelingen av den 24-biters ICAO-luftfartøyadressen til luftfartøyer som er utstyrt med en modus S-transponder, er i samsvar med kapittel 9 med tillegg i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind III, annen utgave med alle endringer til og med nr. 90.»

8) I artikkel 8 skal nr. 1 og 2 lyde:

«1. Medlemsstatene skal sikre at statlige luftfartøyer senest 7. desember 2020 er i samsvar med artikkel 5 nr. 5 bokstav a).

2. Medlemsstatene skal sikre at statlige luftfartøyer beregnet på transport senest 7. desember 2020 er i samsvar med artikkel 5 nr. 5 bokstav c).»

9) I artikkel 8 skal nytt nummer 8 lyde:

«8. For statlige luftfartøyer der transpondernes kapasitet midlertidig ikke oppfyller kravene i nr. 1 og 2, skal medlemsstatene ha rett til å bruke det berørte luftfartøyet i Det felles europeiske luftrom i maksimalt tre sammenhengende dager.»

10) Artikkel 14 utgår.

11) Ny artikkel 14a skal lyde:

«*Artikkel 14a*

Reiseplaner

Operatører av ikke-utstyrte statlige luftfartøyer som er meldt i samsvar med artikkel 8 nr. 3, og operatører av luftfartøyer som ikke er utstyrt i samsvar med artikkel 5 nr. 5, og som brukes innenfor Det felles europeiske luftrom, skal angi indikatorene SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX eller en kombinasjon av disse i post 18 i reiseplanen.»

12) Vedlegg II endres i samsvar med vedlegg II til denne forordningen.

13) Vedlegg IV endres i samsvar med vedlegg III til denne forordningen.

Artikkel 3

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 29. april 2020.

For Kommisjonen

Ursula VON DER LEYEN

President

VEDLEGG I

I nr. 3 i vedlegg II til gjennomføringsforordning (EU) nr. 1206/2011 gjøres følgende endringer:

1) Bokstav c) skal lyde:

«c) et luftfartøy som er berettiget til den særskilte koden fastsatt i samsvar med artikkel 4 nr. 6 bokstav c), forlater eller omdirigeres ut av den delen av luftrummet som er nevnt i nr. 1.»

2) Ny bokstav d) skal lyde:

«d) Statlige luftfartøyer som brukes i nasjonalt sensitiv virksomhet eller trening der det kreves sikkerhet og fortrolighet.»

VEDLEGG II

I vedlegg II til gjennomføringsforordning (EU) 1207/2011 gjøres følgende endringer:

1) I del A gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Minstekapasiteten til SSR-transponderen skal være modus S nivå 2, som oppfyller ytelses- og funksjonalitets-kriteriene i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, tredje utgave med alle endringer til og med nr. 77.»

b) Nr. 5 skal lyde:

«5. Dataelementene nevnt i nr. 4 skal bare overføres av transponderen via modus S-protokollen. Sertifiseringsprosessen for luftfartøyet og utstyret skal omfatte overføring av disse dataelementene.»

c) Nr. 6 utgår.

2) I del B gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Minstekapasiteten til SSR-transponderen skal være modus S nivå 2, som oppfyller ytelses- og funksjonalitets-kriteriene i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, tredje utgave med alle endringer til og med nr. 77.»

b) Nr. 15 skal lyde:

«15. Med unntak av formater som er reservert for militær bruk, skal dataelementene nevnt i nr. 14 bare overføres av transponderen via ES ADS-B-protokollen. Sertifiseringsprosessen for luftfartøyet og utstyret skal omfatte overføring av disse dataelementene.»

c) Nr. 16 utgår.

3) I del C gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 skal innledningen lyde:

«2. Følgende dataelementer skal, dersom de er tilgjengelige i en digital buss, overføres av transponderen etter anmodning fra den bakkebaserte overvåkingskjeden, via modus S-protokollen og i samsvar med formatene angitt i ICAO-dokument 9871 (2. utgave):»

b) Nr. 4 skal lyde:

«4. Dataelementene nevnt i nr. 3 skal bare overføres av transponderen via modus S-protokollen. Sertifiseringsprosessen for luftfartøyet og utstyret skal omfatte overføring av disse dataelementene.»

—

VEDLEGG III

Vedlegg IV til gjennomføringsforordning (EU) nr. 1207/2011 skal lyde:

*«VEDLEGG IV***Krav til opprettelse av formelle ordninger nevnt i artikkel 5 nr. 2**

Formelle ordninger mellom ytere av flysikringstjenester for å utveksle eller stille til rådighet overvåkingsdata skal minst inneholde følgende:

- a) partene i ordningene,
- b) ordningenes gyldighetsperiode,
- c) omfanget av overvåkingsdataene,
- d) kildene til overvåkingsdataene,
- e) utvekslingsformatet for overvåkingsdataene,
- f) leveringspunkt for overvåkingsdataene,
- g) avtalte servicenivåer når det gjelder følgende:
 - overvåkingsdataenes ytelse, som fastsatt i artikkel 4 nr. 3,
 - framgangsmåter ved manglende funksjonsdyktighet,
- h) framgangsmåter for håndtering av endringer,
- i) rapporteringsordninger med hensyn til ytelse og tilgjengelighet, herunder uforutsette driftsavbrudd,
- j) ordninger for ledelse og samordning,
- k) ordninger for beskyttelse av og underretninger i den bakkebaserte overvåkingskjeden.»
