

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

29 березня 2021 р.

02011R1207 — UA — 20.05.2020 — 003.001

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ.

► В **ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1207/2011**
від 22 листопада 2011 року
про встановлення вимог до робочих характеристик та взаємодійності
спостереження для Єдиного європейського неба
(Текст стосується СЕП)
(ОВ L 305 23.11.2011, с. 35)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
М1	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 1028/2014 від 26 вересня 2014 року	L 284	7	30.09.2014
► М2	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2017/386 від 6 березня 2017 року	L 59	34	07.03.2017
► М3	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2020/587 від 29 квітня 2020 року	L 138	1	30.04.2020

▼ В

ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1207/2011
від 22 листопада 2011 року

про встановлення вимог до робочих характеристик та взаємодійності спостереження
для Єдиного європейського неба

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ.

► В ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1207/2011

від 22 листопада 2011 року

про встановлення вимог до робочих характеристик та взаємодійності спостереження для Єдиного європейського неба

(Текст стосується СЕП)

(ОБ L 305 23.11.2011, с. 35)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
M1	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 1028/2014 від 26 вересня 2014 року	L 284	7	30.09.2014
► M2	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2017/386 від 6 березня 2017 року	L 59	34	07.03.2017
► M3	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2020/587 від 29 квітня 2020 року	L 138	1	30.04.2020

▼ В

ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1207/2011

від 22 листопада 2011 року

про встановлення вимог до робочих характеристик та взаємодійності спостереження для Єдиного європейського неба

(Текст стосується СЕП)

Стаття 1

Предмет

Цей Регламент встановлює вимоги до систем, які сприяють наданню даних спостереження, їхніх компонентів та пов'язаних із ними процедур, щоб забезпечити гармонізацію робочих характеристик, взаємодійність та ефективність таких систем у рамках Європейської мережі організації повітряного руху (EATMN), а також з метою цивільно-військової координації.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовується до ланцюга спостереження, що складається з:

- (a) систем бортового спостереження, їхніх компонентів та пов'язаних із ними процедур;
- (b) наземних систем спостереження, їхніх компонентів та пов'язаних із ними процедур;
- (c) систем опрацювання даних спостереження, їхніх компонентів та пов'язаних із ними процедур;
- (d) систем зв'язку «земля-земля», що використовуються для розповсюдження даних спостереження, їхніх компонентів та пов'язаних із ними процедур.

▼ МЗ

2. Цей Регламент застосовують до всіх польотів, які виконуються в рамках загального повітряного руху відповідно до правил польотів за приладами в межах повітряного простору Єдиного європейського неба, за винятком положень статті 7(3) та 7(4), які застосовують до всіх польотів, які виконуються в рамках загального повітряного руху.

▼ В

3. Цей Регламент застосовують до провайдерів обслуговування повітряного руху, які надають послуги з управління повітряним рухом на основі даних спостереження, а також до провайдерів послуг зв'язку, навігації або спостереження, які працюють із системами, встановленими в параграфі 1.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту застосовують терміни та означення, викладені в статті 2 Регламенту (ЄС) № 549/2004.

Також застосовують такі терміни та означення:

- (1) «дані спостереження» означають будь-який елемент даних, з міткою часу або без неї, в рамках системи спостереження, які стосуються:
 - (a) двовимірної позиції повітряного судна;
 - (b) вертикальної позиції повітряного судна;
 - (c) просторового положення повітряного судна;
 - (d) ідентифікації повітряного судна;
 - (e) 24-бітної адреси ІКАО повітряного судна;
 - (f) напрямку повітряного судна;
 - (g) швидкості повітряного судна;
 - (h) прискорення повітряного судна;
- (2) «експлуатант» означає особу, організацію або підприємство, що займається експлуатацією повітряних суден або пропонує свої послуги в цій галузі;
- (3) «ADS-B» означає автоматичне залежне спостереження — радіомовне, тобто техніку спостереження, згідно з якою повітряне судно автоматично надає по лінії передачі дані дані, отримані від бортових навігаційних систем та систем визначення позиції;
- (4) «ADS-B Out» означає надання даних спостереження ADS-B з перспективи передачі повітряного судна;
- (5) «шкідлива радіозавада» означає радіозаваду, яка заважає досягненню вимог робочих характеристик;
- (6) «ланцюг спостереження» означає систему, що складається із сукупності компонентів бортового і наземного базування, які використовують для визначення відповідних елементів даних спостереження за повітряними судами, включно із системою опрацювання даних спостереження, якщо така буде розгорнута;

- (7) «кооперативний ланцюг спостереження» означає ланцюг спостереження, для якого потрібні як наземні, так і бортові компоненти для визначення елементів даних спостереження;
- (8) «система опрацювання даних спостереження» означає систему, яка опрацьовує всі отримані вхідні дані спостереження для формування найкращої оцінки поточних даних спостереження за повітряними судами;
- (9) «пізнавальний індекс повітряного судна» означає групу літер, цифр або їх комбінацію, що є ідентичною позивному повітряного судна або являє собою кодовий еквівалент його позивного для двостороннього зв'язку «повітря–земля», та яку використовують для ідентифікації повітряного судна в мережі авіаційного наземного зв'язку обслуговування повітряного руху;
- (10) «державне повітряне судно» означає будь-яке повітряне судно, яке використовують для військових, митних і поліцейських цілей;
- (11) «державне повітряне судно транспортного типу» означає державне повітряне судно з фіксованим крилом, яке призначене для перевезення людей та/або вантажів;
- (12) «екстрапольовати» означає спроектувати, передбачити або розширити відомі дані на підставі значень, які вже спостерігали за певний часовий інтервал;
- (13) «інерційно екстрапольований» означає екстрапольований на період, що перевищує період оновлення систем наземного спостереження;
- (14) «час застосовності» означає час, протягом якого елемент даних було виміряно ланцюгом спостереження або час, протягом якого він був розрахований ланцюгом спостереження;
- (15) «точність» означає ступінь відповідності наданого значення елемента даних його фактичним значенням на момент виведення елемента даних з ланцюга спостереження;
- (16) «доступність» означає міру, якою система або компонент перебувають у робочому стані та доступні, коли це необхідно, для використання;
- (17) «цілісність» означає міру невиявленої (на системному рівні) невідповідності вхідного значення елемента даних його вихідному значенню;
- (18) «безперервність» означає ймовірність того, що система буде виконувати потрібну функцію без незапланованого переривання, припускаючи, що система буде доступна на момент початку наміченої операції;
- (19) «своєчасність» означає різницю між часом виведення елемента даних і часом застосування такого елемента даних.

Стаття 4

Вимоги до робочих характеристик

1. Постачальники аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити безперебійну роботу в межах повітряного простору, під їх відповідальністю, і на межі з прилеглими повітряними просторами, застосовуючи відповідні мінімальні вимоги до ешелонування повітряних суден.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб системи, зазначені в пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), були розміщені так, як це необхідно для підтримки мінімальних вимог до ешелонування повітряних суден, що застосовується згідно з параграфом 1.
3. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб вихідні дані ланцюга спостереження, зазначені в статті 2(1), відповідали вимогам робочих характеристик, визначених у додатку I, за умови що використовувані функції бортового компонента будуть сумісними з вимогами, визначеними у додатку II.

▼ M3 _____

▼ B

Вимоги до взаємодійності

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб всі дані спостереження, що передаються з їхніх систем, визначених у пунктах (b) і (c) статті 2(1), іншим провайдерам аеронавігаційного обслуговування, відповідали вимогам, визначеним у додатку III.

2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування при передаванні даних спостереження з їхніх систем, визначених у пунктах (b) і (c) статті 2(1), іншим провайдерам аеронавігаційного обслуговування повинні встановити з ними офіційні домовленості про обмін даними відповідно до вимог, визначених у додатку IV.

3. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб не пізніше 2 січня 2020 року кооперативний ланцюг спостереження мав необхідну функціональну можливість встановлення індивідуальної ідентифікації повітряного судна з використанням передачі пізнавального індексу повітряного судна, наданого повітряним судном, обладнаним відповідно до додатка II.

▼ M2 _____

▼ M3

5. До 7-грудня 2020 року експлуатанти повинні забезпечити, щоб:

(a) повітряні судна, що виконують польоти, зазначені в статті 2(2), були обладнані працездатними прийомовідповідачами вторинного оглядового радіолокатора, які відповідають таким умовам:

- (i) вони мають функціональні можливості, визначені в частині A додатка II;
- (ii) вони мають стабільність, достатню для того, щоб уникнути операційного ризику;

(b) повітряні судна з максимальною сертифікованою злітною масою більше 5 700 кг або з функціональною можливістю досягнення максимальної крейсерської істинної повітряної швидкості понад 250 вузлів, що виконують польоти, зазначені в статті 2(2), з індивідуальним сертифікатом льотної придатності, вперше виданим 7 червня 1995 року або після цієї дати, обладнані працездатними прийомовідповідачами вторинного оглядового радіолокатора, які відповідають таким умовам:

- (i) вони мають функціональні можливості, визначені в частинах A і B додатка II;
- (ii) вони мають стабільність, достатню для того, щоб уникнути операційного ризику;

(c) повітряні судна з фіксованим крилом із максимальною сертифікованою злітною масою більше 5 700 кг або з функціональною можливістю досягнення максимальної крейсерської істинної повітряної швидкості понад 250 вузлів, що виконують польоти, зазначені в статті 2(2), з індивідуальним сертифікатом льотної придатності, вперше виданим 7 червня 1995 року або після цієї дати, обладнані працездатними прийомовідповідачами вторинного оглядового радіолокатора, які відповідають таким умовам:

- (i) вони мають функціональні можливості, визначені в частинах A, B і C додатка II;
- (ii) вони мають стабільність, достатню для того, щоб уникнути операційного ризику.

Пункти (b) і (c) першого підпараграфу не застосовують до повітряних суден, які експлуатуються в межах повітряного простору Єдиного європейського неба і які належать до однієї з таких категорій:

- (i) їх переправляють для проведення технічного обслуговування;
- (ii) їх переправляють для експорту;
- (iii) їх експлуатацію буде припинено до 31 жовтня 2025 року.

Експлуатанти повітряних суден з першим сертифікатом льотної придатності, виданими до 7 грудня 2020 року, повинні до 7 червня 2023 року відповідати вимогам, визначеним у пунктах (b) і (c) першого підпараграфу, але при дотриманні таких умов:

- (i) вони розробили до 7 грудня 2020 року програму переоснащення, що демонструє відповідність пунктам (b) і (c) першого підпараграфа;
- (ii) ці повітряні судна не користуються жодними коштами, наданими Союзом для приведення таких повітряних суден у відповідність до вимог, визначених у пунктах (b) і (c) першого підпараграфа.

Для повітряних суден, на яких функціональна можливість прийомовідповідачів відповідати вимогам пунктів (b) і (c) першого підпараграфа тимчасово не працює, експлуатанти мають право експлуатувати таке повітряне судно в повітряному просторі Єдиного європейського неба протягом максимум 3 днів поспіль.

6. Експлуатанти повинні забезпечити, щоб повітряні судна були обладнані відповідно до параграфу 5 та мали максимальну сертифіковану злітну масу понад 5 700 кг або функціональну можливість розвивати максимальну крейсерську істинну повітряну швидкість більше 250 вузлів, працювали з рознесенням антен при мінімальних робочих характеристиках, як приписано в параграфі 3.1.2.10.4 додатка 10 до Чиказької конвенції, том IV, третє видання, включно з усіма змінами до № 77.

▼M3 _____

▼B

8. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб до введення в експлуатацію систем, зазначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), вони впроваджували найбільш ефективні рішення по розміщенню, беручи до уваги місцеве операційне середовище, обмеження і потреби, а також функціональні можливості користувачів повітряного простору.

Стаття 6

Захист спектру

1. До ►M2 2 січня 2020 року ◀ щонайпізніше, держави-члени повинні забезпечити, щоб на прийомовідповідач вторинного оглядового радіолокатора на борту будь-якого повітряного судна, що пролітає над державою-членом, не надходила надмірна кількість запитів, які передаються наземними запитувачами засобів спостереження і які або вимагають відповіді, або, в той час коли відповідь не вимагається, мають достатню потужність, щоб перевищити мінімальний пороговий рівень приймача прийомовідповідача вторинного оглядового радіолокатора.

▼M3 _____

▼B

3. До ►M2 2 січня 2020 року ◀ щонайпізніше, держави-члени повинні забезпечити, щоб використання наземного передавача, який експлуатується в державі-члені, не створював шкідливої радіозавади для інших систем спостереження.

4. У разі розбіжностей між державами-членами щодо заходів, докладно викладених у параграфах 1 і 3, відповідні держави-члени повинні передати таке питання Комісії для вжиття дій.

Стаття 7

Супутні процедури

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні оцінювати рівень функціонування наземного ланцюга спостереження до введення його в експлуатацію, а також регулярно робити це під час надання послуг, відповідно до вимог, визначених у додатку V.

▼M3 _____

▼M3

3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб присвоєння 24-бітних адрес ІКАО повітряним судам, обладнаним прийомовідповідачами режиму S, відповідало главі 9 і доповненню до додатка 10 до

Чиказької конвенції, том III, друге видання, включно з усіма змінами до № 90.

▼В

4. Експлуатанти повинні забезпечити, щоб на борту повітряного судна, яке вони експлуатують, будь-який прийомовідповідач режиму S працював із 24-бітною адресою ІКАО повітряного судна, яка відповідає реєстрації, присвоєній державою, у якій повітряне судно зареєстроване.

Стаття 8

Державне повітряне судно

▼МЗ

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб не пізніше 7 грудня 2020 року державні повітряні судна відповідали пункту (а) статті 5(5).

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб не пізніше 7 грудня 2020 року державні повітряні судна транспортного типу відповідали пункту (с) статті 5(5).

▼М2

3. Держави-члени повинні повідомити Комісії не пізніше 1 січня 2019 року список державних повітряних суден, які не можуть бути обладнані прийомовідповідачами вторинного оглядового радіолокатора, які відповідали б вимогам, визначеним у частині А додатка II, разом із обґрунтуванням причин їх недообладнання.

Держави-члени повинні повідомити Комісії не пізніше 1 січня 2019 року список державних повітряних суден транспортного типу з максимальною сертифікованою злітною масою понад 5 700 кг або з функціональною можливістю розвивати максимальну крейсерську істинну повітряну швидкість більше 250 вузлів, які не можуть бути обладнані прийомовідповідачами вторинного оглядового радіолокатора, які відповідали б вимогам, визначеним у частині В і частині С додатка II, разом з обґрунтуванням причин їх недообладнання.

Обґрунтування такого недообладнання повинне бути одним із таких:

- (а) вагомі технічні причини;
- (б) державні повітряні судна, які експлуатують відповідно до статті 2(2), які будуть виведені з експлуатації не пізніше 1 січня 2024 року;
- (с) закупівельні обмеження.

▼В

4. Якщо державне повітряне судно не може бути обладнане прийомовідповідачем вторинного оглядового радіолокатора, як вказано в пунктах 1 або 2, з причини, визначеної в пункті (с) параграфу 3, держави-члени повинні включити в обґрунтування своїх планів закупівель стосовно таких повітряних суден.

5. Провайдери обслуговування повітряного руху повинні забезпечити, щоб державні повітряні судна, визначені в параграфі 3, могли бути прийняті за умови, що вони можуть отримати безпечно обслуговування в межах пропускної спроможності системи організації повітряного руху.

6. Держави-члени повинні опублікувати процедури обслуговування державних повітряних суден, які не обладнані відповідно до параграфів 1 або 2, в національному збірнику аеронавігаційної інформації.

7. Провайдери обслуговування повітряного руху повинні щорічно повідомляти державу-член, яка їх призначила, свої плани щодо обслуговування державних повітряних суден, які не обладнані відповідно до параграфів 1 або 2. Такі плани повинні складатися з урахуванням лімітів пропускної спроможності, пов'язаних із процедурами, зазначеними в параграфі 6.

▼МЗ

8. Для державних повітряних суден, на яких функціональна можливість прийомовідповідачів відповідати вимогам параграфів 1 і 2 тимчасово не працює, держави-члени мають право дозволити експлуатувати таке повітряне судно в повітряному просторі Єдиного європейського неба протягом максимум 3 днів поспіль.



Стаття 9

Вимоги щодо безпеки

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб не пізніше 5 лютого 2015 року залучені сторони провели оцінювання безпеки стосовно всіх наявних систем, зазначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1).
2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб будь-яким змінам в існуючих системах, зазначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), або введенню в дію нових систем передувало оцінювання безпеки, включно з ідентифікацією небезпечних факторів, оцінюванням та пом'якшенням ризиків, здійснене залученими сторонами.
3. У ході проведення оцінювань, визначених у параграфах 1 і 2, вимоги, викладені в додатку VI, беруться до уваги як мінімальні.

Стаття 10

Відповідність або придатність до використання компонентів

Перед виданням декларації ЄС про відповідність або про придатність до використання, зазначеної у статті 5 Регламенту (ЄС) № 552/2004, виробники компонентів систем, зазначених у статті 1(2) цього Регламенту, або їхні уповноважені представники, що мають осідок у Союзі, повинні здійснити оцінювання відповідності або придатності до використання таких компонентів згідно з вимогами, визначеними у додатку VII.

Однак процеси сертифікації, що відповідають Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 216/2008 (¹), вважаються прийнятими процедурами оцінювання відповідності компонентів, якщо вони включають демонстрацію відповідності вимогам цього Регламенту щодо застосовної взаємодійності, робочих характеристик та безпеки.

Стаття 11

Перевірка систем

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які можуть продемонструвати або продемонстрували, що вони відповідають умовам, визначеним у додатку VIII, повинні виконати перевірку систем, зазначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), відповідно до вимог, викладених у частині А додатка IX.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які не можуть продемонструвати, що вони відповідають умовам, визначеним у додатку VIII, повинні доручити перевірку систем, зазначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), нотифікованому органу. Таку перевірку виконують відповідно до вимог, визначених у частині В додатка IX.
3. Процеси сертифікації, що відповідають Регламенту (ЄС) № 216/2008, повинні вважатися прийнятними процедурами для перевірки систем, якщо вони включають демонстрацію відповідності вимогам цього Регламенту щодо застосовної взаємодійності, робочих характеристик та безпеки.

Стаття 12

Додаткові вимоги

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити належне ознайомлення відповідного персоналу з відповідними вимогами цього Регламенту та проходження належної підготовки для виконання своїх посадових обов'язків.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні:
 - (a) розробити та регулярно оновлювати керівництва, що містять необхідні вказівки та інформацію, з тим щоб увесь відповідний персонал міг застосовувати цей Регламент;
 - (b) забезпечити, щоб керівництва, згадані в пункті (a), були доступні і оновлювалися, а їх оновлення і розповсюдження здійснювалося із належним управлінням якістю і конфігурацією документації;
 - (c) забезпечити, щоб методи роботи й операційні процедури відповідали відповідним положенням, зазначеним у цьому Регламенті.
3. Експлуатанти повинні вживати необхідних заходів для забезпечення належного ознайомлення персоналом, що експлуатує та обслуговує обладнання спостереження, із відповідними положеннями цього Регламенту та проходження належної підготовки для виконання своїх посадових обов'язків, та наявність інструкцій щодо того, як використовувати таке обладнання, у кабіні пілота, де це можливо.
4. Держави-члени повинні забезпечити відповідність із цим Регламентом включно з публікацією відповідної інформації щодо обладнання спостереження в національному збірнику аеронавігаційної інформації.

Стаття 13

Виключення в ланцюгу кооперативного спостереження

1. Для конкретного випадку в районах підходу, де обслуговування повітряного руху забезпечують військові органи або під військовим наглядом і коли обмеження в області закупівель перешкоджають дотриманню статті 5(3), держави-члени повинні повідомити Комісію не пізніше 31 грудня 2017 року про дату дотримання ланцюга кооперативного спостереження, яка повинна бути не пізніше 2 січня 2025 року.
2. Після консультацій із менеджером мережі та не пізніше 31 грудня 2018 року Комісія може переглянути виключення, про які було повідомлено відповідно до параграфу 1, які можуть істотно вплинути на EATMN.

▼ M3 _____

▼ M3

Стаття 14a

Плани польотів

Експлуатанти необладнаних державних повітряних суден, про які повідомлено згідно зі статтею 8(3), та експлуатанти повітряних суден, які не обладнані відповідно до статті 5(5) та які експлуатують в межах повітряного простору Єдиного європейського неба, повинні включати індикатори SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX або їх комбінації в пункті 18 плану польоту.

▼ B

Стаття 15

Набуття чинності та застосування

Цей Регламент набуває чинності на 20-ий день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Статтю 4, статтю 5(1) і (2) та статтю 7(1) застосовують із 13 грудня 2013 року.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

ДОДАТОК I

Вимоги до робочих характеристик, зазначені в статті 4(3)

1. Вимоги до даних спостереження

- 1.1. Усі ланцюги спостереження, зазначені в статті 4(3), повинні надавати щонайменше такі дані спостереження:
- (a) дані 2D-позиціонування (горизонтальне положення повітряного судна);
 - (b) статус даних спостереження:
 - кооперативні/некооперативні/об'єднані;
 - інерційно екстрапольовані або ні;
 - час застосовності даних 2D-позиціонування.
- 1.2. На додаток, усі кооперативні ланцюги спостереження, зазначені в статті 4(3), повинні надавати щонайменше такі дані спостереження:
- (a) дані вертикального позиціонування (на основі даних барометричної висоти, отриманих від повітряного судна);
 - (b) експлуатаційні ідентифікаційні дані (ідентифікаційні дані повітряного судна, отримані від повітряного судна, такі як пізнавальний індекс повітряного судна та/або код режиму А);
 - (c) додаткові індикатори:
 - аварійні індикатори (тобто, незаконне втручання, несправність радіозв'язку та загальна аварійна ситуація);
 - спеціальний індикатор положення;
 - (d) статус даних спостереження (час застосовності даних вертикальної позиції).

2. Вимоги до робочих характеристик даних спостереження

- 2.1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні визначити вимоги до робочих характеристик щодо точності, доступності, цілісності, безперервності і своєчасності даних спостереження, які надаються системами, зазначеними в статті 4(3), та які використовують для забезпечення проведення прикладного спостереження.
- 2.2. Оцінювання точності горизонтального положення, що забезпечується системи, згаданими в статті 4(3), повинно включати щонайменше оцінювання похибки горизонтального положення.
- 2.3. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні перевіряти відповідність вимогам робочих характеристик, визначеним згідно з пунктами 2.1 та 2.2.
- 2.4. Перевірка відповідності повинна проводитися на основі даних спостереження, наданих на виході ланцюга спостереження користувачеві даних спостереження.

ДОДАТОК II

▼ M2

Частина А: Функціональні можливості прийомовідповідача вторинного оглядового радіолокатора, зазначені у статті 4(3), пункті (а) статті 5(5), статті 7(2) і статті 8(1) і (3)

▼ M3

- мінімальною функціональною можливістю для вторинного оглядового прийомовідповідача повинен бути рівень 2 режиму S, що відповідає функціонально-технічним критеріям додатка 10 до Чиказької конвенції, том IV, третє видання, включно з усіма змінами до № 77.

▼ B

- Кожен впроваджений реєстр прийомовідповідачів повинен відповідати відповідній секції документа ІКАО 9871 (2-а редакція).
- Наведені нижче елементи даних повинні бути доступні для прийомовідповідача і передаватися таким прийомовідповідачем по протоколу режиму S, а також відповідно до форматів, вказаних у документі ІКАО 9871 (2-а редакція):
 - 24-бітної адреси ІКАО повітряного судна;
 - код режиму A;
 - барометрична висота;
 - статус польоту (на землі чи в повітрі);
 - звіт щодо функціональних можливостей лінії передачі даних;
 - функціональні можливості бортової системи попередження зіткнень (ACAS),
 - особливі сервісні функціональні можливості в режимі S,
 - функціональна можливість повідомлення пізнавального індексу повітряного судна,
 - функціональна можливість саморегульованого сигналу,
 - функціональна можливість ідентифікатора спостереження,
 - звіт про функціональну можливість отримання для загального користування повідомлень Comm-B (GICB) ініційованих наземною станцією (індикація зміни),
 - номер версії підмережі режиму S;
 - звіт про функціональну можливість отримання для загального користування повідомлень (GICB);
 - пізнавальний індекс повітряного судна;
 - спеціальний індикаційний імпульс положення (SPI);
 - аварійний статус (загальна аварійна ситуація, відсутність зв'язку, незаконне втручання), включно з використанням спеціальних кодів режиму A для позначення різних аварійних станів;
 - діюча рекомендація по вирішенню загрози зіткнення ACAS, коли повітряне судно обладнано бортовою системою попередження та уникнення зіткнень повітряних суден у повітрі II (TCAS II).
- Для прийомовідповідача можуть бути доступні також і інші дані.

▼ M3

- Елементи даних, зазначені в пункті 4, необхідно передавати прийомовідповідачем лише за протоколом режиму S. Процес сертифікації повітряного судна та його обладнання повинен охоплювати передавання зазначених елементів даних.

▼ M2

Частина В: Функціональні можливості прийомовідповідача вторинного оглядового радіолокатора, зазначені у статті 4(3), пункті (b) статті 5(5), статті 5(7), статті 7(2) і статті 8(2) і (3)

▼МЗ

1. Мінімальною функціональною можливістю для вторинного оглядового прийомовідповідача повинен бути рівень 2 режиму S, що відповідає функціонально-технічним критеріям додатка 10 до Чиказької конвенції, том IV, третє видання, включно з усіма змінами до № 77.

▼В

2. Кожен впроваджений реєстр прийомовідповідачів повинен відповідати відповідній секції документа ІКАО 9871 (2-а редакція).
3. Наведені нижче елементи даних повинні бути доступні прийомовідповідачу і передаватись таким прийомовідповідачем через версію 2 протоколу саморегульованого сигналу (ES) ADS-B відповідно до форматів, вказаних в документі ІКАО 9871 (2-а редакція):
 - (a) 24-бітної адреси ІКАО повітряного судна;
 - (b) пізнавальний індекс повітряного судна;
 - (c) код режиму A;
 - (d) спеціальний індикаційний імпульс положення (SPI) з використанням того ж джерела, як і для такого самого параметра, вказаного в частині A;
 - (e) аварійний статус (загальна аварійна ситуація, втрата зв'язку, незаконне втручання) з використанням того ж джерела, як і для такого самого параметра, вказаного в частині A;
 - (f) номер версії ADS-B (рівний 2);
 - (g) категорія випромінювача ADS-B;
 - (h) геодезичне горизонтальне положення відповідно до переглянутої в 1984 році світової системи геодезичних параметрів (WGS84) широти і довготи, як у повітрі, так і на землі;
 - (i) якісні показники геодезичного горизонтального положення (що відповідає категорії навігаційної цілісності (NIC), 95% категорії точності навігації за положенням (NAC_p), рівню цілісності характеристик джерела (SIL) та рівню забезпечення безпеки проектування систем (SDA));
 - (j) барометрична висота з використанням того ж джерела, як і для такого самого параметра, вказаного в частині A;
 - (k) геометрична висота відповідно до переглянутої в 1984 році світової системи геодезичних параметрів (WGS84), надається додатково і кодується як різниця з барометричною висотою;
 - (l) геометрична вертикальна точність (GVA);
 - (m) швидкість над землею, як у повітрі (швидкість в повітрі над землею схід/захід і північ/південь), так і на землі (курс на поверхні/трек і рух на землі);
 - (n) якісний показник швидкості, що відповідає категорії точності навігації за швидкістю (NAC_v);
 - (o) закодована довжина і ширина повітряного судна;
 - (p) зміщення антени глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS);
 - (q) вертикальна швидкість: барометрична вертикальна швидкість з використанням того ж джерела, що і для такого самого параметра, вказаного в елементі даних в пункті 2 (g) частини C, коли від повітряного судна вимагається і воно здатне передавати такий елемент даних за допомогою протоколу режиму S або вертикальної швидкості Глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS);
 - (r) обрана висота на панелі управління режимом/блоці управління польотом (MCP/FCU) із використанням того ж джерела, що і для такого самого параметра, вказаного в частині C, коли від

повітряного судна вимагається і воно здатне передавати такий елемент даних за допомогою протоколу режиму S;

- (s) встановлення барометричного тиску (мінус 800 гектопаскалів) із використанням того ж джерела, що і для такого самого параметра, вказаного в частині C, коли від повітряного судна вимагається і воно здатне передавати такий елемент даних за допомогою протоколу режиму S;
 - (t) діюча рекомендація по вирішенню загрози зіткнення ACAS, коли повітряне судно обладнане TCAS II із використанням того ж джерела, як і для такого самого параметра, вказаного в частині A.
4. Елементи даних спостереження (елементи даних у пункті 3(h), (k) і (m)) та їхні якісні показники (елементи даних у пункті 3(i), (l) і (n)) повинні бути представлені прийомовідповідачам на такому самому фізичному інтерфейсі.
 5. Джерело даних, яке під'єднане до прийомовідповідача і надає елементи даних в пункт 3(h) і (i), повинно відповідати таким вимогам до цілісності даних:
 - (a) рівень цілісності джерела (SIL, виражений щодо NIC) щодо горизонтального положення (елемент даних в пункті 3(h)) повинен дорівнювати, або бути меншим за 10^{-7} за льотну годину;
 - (b) час цілісності горизонтального положення (елемент даних в пункті 3(h)), потрібний для сигналізації (яка призводить до зміни якісного показника NIC), якщо бортовий моніторинг необхідний для дотримання рівня цілісності джерела горизонтального положення, повинен дорівнювати або бути меншим за 10 секунд;
 6. Джерело первинних даних, яке надає елементи даних в пункті 3(h) і (i), повинно бути, принаймні, сумісним з приймачами GNSS, які забезпечують автономний моніторинг цілісності приймача (RAIM) і виявлення та усунення несправностей (FDE), поряд із виведенням відповідної інформації про стан вимірювань, а також обов'язкове обмеження цілісності і 95% обов'язкової точності показників.
 7. Рівень цілісності системи джерел даних, що надають елементи даних в пункті 3(f), (g), (k)–(p) повинен дорівнювати або бути меншим за 10^{-5} за льотну годину;
 8. Інформація про якісний показник (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv і GVA) (елементи даних в пункті 3(i), (l) і (n)) повинна відображати фактичні робочі характеристики обраного джерела даних як дійсні на момент здійснення вимірювання елементів даних в пункті 3(h), (k) і (m)).
 9. Що стосується опрацювання елементів даних в пункті 3(a)–(t), то рівень цілісності системи прийомовідповідача для протоколу ADS-B з розширеним саморегульованим сигналом, включаючи будь-яку сполучну авіоніку з прийомовідповідачем, повинен дорівнювати або бути меншим за 10^{-5} за льотну годину.
 10. Загальна затримка даних про горизонтальне положення (елементи даних в пункті 3(h) та (i)) повинна дорівнювати або бути менше 1,5 секунди у 95% всіх передач.
 11. Некомпенсована затримка даних про горизонтальне положення (елементи даних у пункті 3(h)) повинна дорівнювати або бути менше 0,6 секунди у 95% випадків та повинна дорівнювати або бути менше 1,0 секунди у 99,9% всіх передач.
 12. Загальна затримка елементів даних швидкості відносно землі (елементи даних в пункті 3(m) і (n)) повинна дорівнювати або бути менше 1,5 секунди у 95% всіх передач.
 13. Якщо прийомовідповідач налаштований на використання режиму A з кодом видимості 1000, то трансляція кодової інформації в режимі A по протоколу ADS-B з розширеним саморегульованим сигналом повинна бути заборонена.
 14. Для прийомовідповідача можуть бути доступні також і інші дані.

15. За виключенням форматів, зарезервованих за військовими, елементи даних, зазначені в пункті 14, необхідно передавати прийомовідповідачем тільки через протокол ADS-B з розширеним саморегульованим сигналом. Процес сертифікації повітряного судна й обладнання повинен охоплювати передавання таких елементів даних.

▼ M2

Частина С: Функціональні можливості отримання додаткових даних спостереження прийомовідповідачем вторинного оглядового радіолокатора, зазначена у статті 4(3), пункті (с) статті 5(5), статті 7(2), статті 8(2) і (3) та статті 14(1)

▼ В

1. Кожен впроваджений реєстр прийомовідповідачів повинен відповідати відповідній секції документа ІКАО 9871 (2-а редакція).

▼ M3

2. Наведені нижче елементи даних, за наявності на цифровій шині, повинні передаватися таким прийомовідповідачем за запитом наземного ланцюга спостереження через протокол режиму S і відповідно до форматів, вказаних у документі ІКАО 9871 (2-а редакція):

▼ В

- (a) Висота, обрана на MCP/FCU;
 - (b) кут крену;
 - (c) істинний кут треку;
 - (d) швидкість відносно землі;
 - (e) магнітний курс;
 - (f) зазначена швидкість польоту (IAS) або число Маха;
 - (g) вертикальна швидкість (барометрична або баро-інерціальна);
 - (h) налаштування барометричного тиску (мінус 800 гектопаскалів);
 - (i) швидкість зміни кута треку або істинна повітряна швидкість, якщо швидкість зміни кута треку недоступна.
3. Для прийомовідповідача можуть бути доступні також і інші дані.

▼ M3

4. Елементи даних, зазначені в пункті 3, необхідно передавати прийомовідповідачем лише за протоколом режиму S. Процес сертифікації повітряного судна й обладнання повинен охоплювати передавання таких елементів даних.

▼ В

ДОДАТОК III

Вимоги до обміну даними спостереження, зазначені в статті 5(1)

1. Дані спостереження, якими обмінюються системи, зазначені в пунктах (b) і (c) статті 2(1), повинні відповідати формату даних, який погоджено залученими сторонами.
2. Дані спостереження, що передаються поза системами, зазначеними у пунктах (b) і (c) статті 2(1), іншим провайдером аеронавігаційного обслуговування, повинні давати змогу:
- (a) ідентифікувати джерел даних;

- (b) ідентифікувати тип даних.
3. Дані спостереження, що передаються поза системами, зазначеними у пунктах (b) і (c) статті 2(1), іншим провайдером аеронавігаційного обслуговування, повинні мати часову позначку і виражатися у вигляді скоординованого всесвітнього часу (UTC).

▼МЗ

ДОДАТОК IV

Вимоги до встановлення офіційних домовленостей, згаданих у статті 5(2)

Офіційні домовленості між провайдерами аеронавігаційного обслуговування для обміну або надання даних спостереження повинні включати такий мінімальний вміст:

- (a) сторони домовленостей;
- (b) строк дії домовленостей;
- (c) обсяг даних спостереження;
- (d) джерела даних спостереження;
- (e) формат обміну даними спостереження;
- (f) пункт надання даних спостереження;
- (g) узгоджені рівні обслуговування щодо наведеного нижче;
 - робочі характеристики даних спостереження, як це встановлено статтею 4(3)
 - процедури в разі несправності;
- (h) процедури для управління змінами;
- (i) порядок звітності щодо робочих характеристик і доступності, включно з непередбаченими відключеннями;
- (j) домовленості щодо управління та координації;
- (k) домовленості щодо забезпечення безпеки наземного ланцюга спостереження і повідомлення.

▼В

ДОДАТОК V

Вимоги до оцінювання рівня робочих характеристик ланцюгів спостереження, зазначені у статті 7(1)

1. Оцінювання рівня поточних робочих характеристик систем, зазначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), необхідно проводити у тій частині повітряного простору, у якій здійснюється відповідне надання послуг зі спостереження з використанням таких систем.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні періодично перевіряти систему і її компоненти, а також розробляти і впроваджувати режим перевірки робочих характеристик. Періодичність повинна узгоджуватися з національним наглядовим органом з урахуванням особливостей системи та її компонентів.

3. Перед впровадженням модифікації дизайну повітряного простору, системи, зазначені в пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), повинні бути перевірені, щоб переконатися в тому, що вони все ще відповідають необхідним робочим характеристикам для нового обсягу операцій.

ДОДАТОК VI

Вимоги, зазначені в статті 9

1. Вимоги щодо робочих характеристик вказані у статті 4.
2. Вимоги щодо взаємодійності вказані у статті 5(2), (3) і (7).
3. Вимоги щодо захисту спектра вказані у статті 6.
4. Вимоги щодо супутніх процедур вказані у статті 7.
5. Вимоги до державних повітряних суден вказані у статті 8(5).
6. Додаткові вимоги вказані у статті 12(3).
7. Вимоги до обміну даними спостереження визначені в пункті 3 додатка III.

ДОДАТОК VII

Вимоги до оцінювання відповідності або придатності до використання компонентів, зазначені в статті 10

1. Заходи з перевірки відповідності повинні продемонструвати відповідність або придатність до використання компонентів згідно із застосовними вимогами цього Регламенту в ході експлуатації таких компонентів у тестовому середовищі.
2. Виробник здійснює управління діяльністю з оцінювання відповідності та він повинен, зокрема:
 - (a) визначити відповідне тестове середовище;
 - (b) перевірити, що план випробувань описує компоненти в тестовому середовищі;
 - (c) перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття застосовних вимог;
 - (d) забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування;
 - (e) спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування;
 - (f) виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування;
 - (g) скласти звіт, який представляє результати інспекційних перевірок і тестів.
3. Виробник повинен забезпечити, щоб компоненти, зазначені в статті 10, інтегровані в тестове середовище, відповідали застосовним вимогам цього Регламенту.
4. Після завершення перевірки відповідності або придатності до використання, виробник під свою відповідальність складає декларацію ЄС про відповідність або придатність до використання, із зазначенням, зокрема, відповідних вимог цього Регламенту, яким відповідають компоненти, а також пов'язані з ними умови використання відповідно до пункту 3 додатка III до Регламенту (ЄС) № 552/2004.

ДОДАТОК VIII

Умови, зазначені в статті 11(1) і (2)

1. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен мати в своєму розпорядженні такі методи звітності в межах організації, які забезпечують і демонструють неупередженість і незалежність суджень щодо діяльності з перевірки.
2. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, проводив контрольні перевірки з максимально можливою професійною сумлінністю і максимальною технічною компетентністю та не піддавався будь-якому тиску і стимулам, зокрема фінансового характеру, які могли б вплинути на його судження або результати контрольних перевірок, зокрема, з боку осіб або груп осіб, яких стосуються результати перевірок.
3. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, мав доступ до обладнання, що дозволяє йому належним чином виконувати необхідні перевірки.
4. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, мав добру технічну і професійну підготовку, задовільні знання вимог, що пред'являються до проведення перевірки, яку вони повинні проводити, достатній досвід таких операцій і спроможність, необхідну для складання декларацій, записів і звітів, що підтверджують, що перевірку було проведено.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, міг проводити свої перевірки неупереджено. Розмір винагороди не повинен залежати від кількості проведених перевірок або результатів таких перевірок.

ДОДАТОК IX

Частина А: Вимоги до перевірок систем, зазначених у статті 11(1)

1. Перевірка систем, визначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), повинна продемонструвати відповідність таких систем вимогам щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки цього Регламенту в середовищі оцінювання, що відображає робочий контекст таких систем.
2. Перевірку систем, визначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), необхідно проводити згідно з належними і визнаними практиками тестування.
3. Інструменти тестування, що їх використовують для перевірки систем, визначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), повинні мати належну функціональність.
4. Перевірка систем, визначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), повинна сформувати елементи технічного файлу, як того вимагає пункт 3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 552/2004, включно з такими елементами:
 - (a) опис реалізації;
 - (b) звіт про проведені інспекційні перевірки і тести перед введенням системи в експлуатацію.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен здійснювати управління діяльністю з перевірки та він повинен, зокрема:
 - (a) визначати відповідне операційне і технічне середовище оцінювання, що відображає операційне середовище;

- (b) перевірити, що план тестування описує інтеграцію систем, визначених в пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), в операційному та технічному середовищі оцінювання;
 - (c) перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття застосовних вимог цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки;
 - (d) забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування;
 - (e) спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування;
 - (f) виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування;
 - (g) скласти звіт, який представляє результати інспекційних перевірок і тестів.
6. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб системи, визначені пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), що експлуатуються в середовищі операційного оцінювання, відповідали вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки.
7. Після задовільного завершення перевірки відповідності провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні скласти декларацію ЄС про перевірку системи і подати її до національного наглядового органу разом із технічним файлом, як того вимагає стаття 6 Регламенту (ЄС) № 552/2004.

Частина В: Вимоги до перевірок систем, зазначених у статті 11(2)

1. Перевірка систем, визначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), повинна продемонструвати відповідність таких систем вимогам щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки цього Регламенту в середовищі оцінювання, що відображає робочий контекст таких систем.
2. Перевірку систем, визначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), необхідно проводити згідно з належними і визнаними практиками тестування.
3. Інструменти тестування, що їх використовують для перевірки систем, визначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), повинні мати належну функціональність.
4. Перевірка систем, визначених у пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), повинна сформувати елементи технічного файлу, як того вимагає пункт 3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 552/2004, включно з такими елементами:
 - (a) опис реалізації;
 - (b) звіт про проведені інспекційні перевірки і тести перед введенням системи в експлуатацію.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен визначити належне операційне та технічне середовище оцінювання, що відображає операційне середовище, і повинен доручити проведення перевірки нотифікованому органу.
6. Нотифікований орган здійснює управління діяльністю з перевірки та він повинен, зокрема:
 - (a) перевірити, що план тестування описує інтеграцію систем, визначених в пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), в операційному та технічному середовищі оцінювання;
 - (b) перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття застосовних вимог цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки;
 - (c) забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування;
 - (d) спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування;
 - (e) виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування;
 - (f) скласти звіт, який представляє результати інспекційних перевірок і тестів.

7. Нотифікований орган повинен забезпечити, щоб системи, визначені пунктах (b), (c) і (d) статті 2(1), що експлуатуються в середовищі операційного оцінювання, відповідали вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності, робочих характеристик та безпеки.
8. Після належного проведення перевірочних завдань, нотифікований орган повинен скласти сертифікат відповідності щодо виконаних ним завдань.
9. Після цього провайдер аеронавігаційного обслуговування складає декларацію ЄС про перевірку системи і подає її національному наглядовому органу разом з технічним файлом, як того вимагає стаття 6 Регламенту (ЄС) № 552/2004.

(¹) ОВ L 79, 19.03.2008, с. 1.