

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.

02009R0029 — UA — 08.03.2020 — 004.001

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

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 29/2009

від 16 січня 2009 року

про встановлення вимог до послуг лінії передачі даних для Єдиного європейського неба

(Текст стосується ЄЕП)

(ОВ L 013 17.01.2009, с. 3)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
MI	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 441/2014 від 30 квітня 2014 року	L 130	37	01.05.2014
► M2	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2015/310 від 26 лютого 2015 року	L 56	30	27.02.2015
► M3	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2019/1170 від 8 липня 2019 року	L 183	6	09.07.2019
► M4	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2020/208 від 14 лютого 2020 року	L 43	72	17.02.2020

Із виправленнями, внесеними:

► C1 Виправленням, ОВ L 104, 24.04.2009, с. 58 (29/2009)

▼ В

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

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 29/2009

від 16 січня 2009 року

про встановлення вимог до послуг лінії передачі даних для Єдиного європейського неба

(Текст стосується ЄЕП)

(ОБ L 013 17.01.2009, с. 3)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
M1	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 441/2014 від 30 квітня 2014 року	L 130	37	01.05.2014
► M2	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2015/310 від 26 лютого 2015 року	L 56	30	27.02.2015
► M3	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2019/1170 від 8 липня 2019 року	L 183	6	09.07.2019
► M4	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2020/208 від 14 лютого 2020 року	L 43	72	17.02.2020

Із виправленнями, внесеними:

► С1

Виправленням, ОБ L 104, 24.04.2009, с. 58 (29/2009)

▼ В

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 29/2009

від 16 січня 2009 року

про встановлення вимог до послуг лінії передачі даних для Єдиного європейського неба

(Текст стосується ЄЕП)

*Стаття 1***Предмет і сфера застосування**

- Цей Регламент встановлює вимоги до скоординованого впровадження послуг лінії передачі даних, заснованих на зв'язках типу «повітря-земля» від точки до точки, як це визначено в статті 2(5).
- Цей Регламент застосовують до:
 - системи опрацювання польотних даних, їхніх компонентів та пов'язаних із ними процедур, і

системи інтерфейсу «людина-машина», їхніх компонентів та пов'язаних із ними процедур, які обслуговують органи диспетчерського обслуговування повітряного руху, що надають послуги загальному повітряному руху;

- (b) бортові компоненти інтерфейсу «людина-машина» та пов'язані з ними процедури;
- (c) системи зв'язку «повітря-земля», їхні компоненти і пов'язані з ними процедури;

▼M2

3. Цей Регламент застосовують до всіх польотів, які виконуються в рамках загального повітряного руху відповідно до правил польотів за приладами у повітряному просторі над FL285, визначеному в частинах А і В додатка І.

▼B

4. Цей Регламент застосовують до провайдерів обслуговування повітряного руху (далі — «провайдери ОПР»), які надають послуги для загального повітряного руху в межах повітряного простору, зазначеного в параграфі 3, та згідно з відповідними датами подання заявки.

Стаття 2

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. «послуга лінії передачі даних» означає набір пов'язаних із управлінням повітряним рухом операцій, підтримуваних по лінії передачі даних двостороннім зв'язком «повітря-земля», який має чітко визначену операційну мету та починається і закінчується при настанні операційної події;
2. «експлуатант» означає особу, організацію або підприємство, що займається експлуатацією повітряних суден або пропонує свої послуги в цій галузі;
3. «орган обслуговування повітряного руху» (далі — «орган ОПР») означає орган, цивільний або військовий, що відповідає за надання послуг з обслуговування повітряного руху;
4. «угода про рівень обслуговування» означає ту частину договору про надання послуг, укладеного між організаціями, в якому узгоджено певний рівень обслуговування, зокрема, щодо якості та експлуатаційних характеристик послуг із передачі даних;
5. «передача даних «повітря-земля» від точки до точки» означає двосторонній зв'язок між повітряним судном та наземним об'єктом зв'язку, що спирається на набір розподілених функцій для досягнення:
 - (a) передачі і прийому висхідних і низхідних біт/кадрів (фреймів) по мобільній лінії передачі даних між наземними і бортовими системами зв'язку;
 - (b) передачі і прийому блоків даних між наземними і бортовими системами, в яких розміщені прикладні програми «повітря-земля» з(і):
 - (i) ретрансляцією блоків даних через наземні канали зв'язку і мобільні лінії передачі даних;
 - (ii) спільними механізмами з обох сторін для транспортування блоків даних;
6. «державне повітряне судно» означає будь-яке повітряне судно, яке використовують для військових, митних і поліцейських цілей;
7. «державне повітряне судно транспортного типу» означає державне повітряне судно з фіксованим крилом, яке призначене для перевезення людей та/або вантажів;

8. «прикладна програма «повітря-земля» означає набір спільних функцій «повітря-земля» на підтримку обслуговування повітряного руху;
9. «наскрізний зв'язок» означає передачу інформації між рівноправними прикладними програмами «повітря-земля»;
10. «зв'язок «повітря-земля» означає двосторонній зв'язок між повітряним судном і наземними системами зв'язку;
11. «політика безпеки» означає комплекс цілей, правил поведінки користувачів і адміністраторів, а також вимог до конфігурації і управління системою, які в сукупності розроблені для захисту систем і комунікаційних ресурсів, пов'язаних із наданням послуг лінії передачі даних, від актів незаконного втручання;
12. «адресна інформація» означає інформацію, що відноситься до системної або мережевої адреси суб'єкта, який бере участь у зв'язку по лінії передачі даних «повітря-земля», і дозволяє однозначно визначити розташування суб'єкта;
13. «інтегрована система первинного опрацювання планів польотів» (далі — «IFPS») означає систему централізованого обслуговування з опрацювання і розповсюдження планів польотів Європейської мережі організації повітряного руху з функціями приймання, перевірки і розповсюдження планів польотів в повітряному просторі, на який поширюється дія цього Регламенту;
14. «несправний» по відношенню до бортового компонента означає, що цей компонент не реалізує свого призначення або функціонує непослідовно в межах своїх операційних обмежень або допусків.

Стаття 3

Послуги лінії передачі даних

1. Провайдери ОПР повинні забезпечити, щоб органи ОПР, що надають послуги з обслуговування повітряного руху в повітряному просторі, зазначеному в статті 1(3), мали змогу надавати і використовувати послуги лінії передачі даних, визначені в додатку II.

▼ M2

2. Без обмеження параграфу 3, експлуатанти повинні забезпечити, щоб повітряні судна, які здійснюють польоти, зазначені в статті 1(3), мали змогу користуватися послугами лінії передачі даних, визначеними в додатку II, починаючи з 5 лютого 2020 року.

▼ M3

3. Параграф 2 не застосовують до:

- (a) повітряних суден із індивідуальним сертифікатом льотної придатності, вперше виданим до 1 січня 1995 року;
- (b) повітряних суден, що мають індивідуальний сертифікат льотної придатності, вперше виданий до 31 грудня 2003 року, та які припиняють експлуатацію в повітряному просторі, зазначеному в параграфі 3 статті 1, до 31 грудня 2022 року;
- (c) повітряних суден із індивідуальним сертифікатом льотної придатності, вперше виданим до 1 січня 2018 року, та оснащені до зазначеної дати обладнанням лінії передачі даних, що відповідає вимогам одного з документів Еугосае, вказаних у пункті 10 додатка III;
- (d) повітряних суден, що мають сертифіковану максимальну кількість місць для 19 пасажирів або менше і максимальну сертифіковану злітну масу 45 359 кг (100 000 фунтів) або менше, та з першим індивідуальним сертифікатом льотної придатності, виданим до 5 лютого 2020 року;
- (e) державних повітряних суден;

- (f) повітряних суден, які здійснюють польоти в повітряному просторі, зазначеному в параграфі 3 статті 1, з метою тестування й доставлення або для технічного обслуговування, або з тимчасово несправними компонентами лінії передачі даних за умов, вказаних у застосовному переліку мінімального обладнання, що вимагається згідно з пунктом 1 додатка III.

▼ M2

4. Держави-члени, які ухвалюють рішення про оснащення нових державних повітряних суден транспортного типу, що вводяться в експлуатацію після 1 січня 2019 року, засобами для роботи лінії передачі даних на основі стандартів, які не відповідають спеціальним стандартам для військових операційних вимог, повинні забезпечувати, щоб такі повітряні судна були здатні використовувати послуги лінії передачі даних, визначені в додатку II.

▼ B

Стаття 4

Супутні процедури

Провайдери ОНР, які надають послуги з обслуговування повітряного руху, та експлуатанти, які використовують послуги з обслуговування повітряного руху, за підтримки послуг лінії передачі даних, визначених у додатку II, повинні застосовувати спільні стандартизовані процедури, узгоджені з відповідними положеннями Міжнародної організації цивільної авіації (далі — «ІКАО») для:

1. встановлення електрозв'язку «диспетчер-пілот» по лінії передачі даних (далі — «CPDLC»);
2. обміну операційними повідомленнями CPDLC;
3. передачі CPDLC;
4. тимчасового припинення використання запитів пілота щодо CPDLC;
5. відмови і відключення CPDLC;
6. подачі планів польотів щодо інформації, що стосується можливостей лінії передачі даних.

Стаття 5

Обов'язки провайдерів ОНР щодо зв'язку по лінії передачі даних

1. Провайдери ОНР повинні забезпечити, щоб наземні системи, зазначені в статті 1(2), та їхні компоненти підтримували прикладні програми «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III.
2. Провайдери ОНР повинні забезпечити, щоб наземні системи, зазначені в статті 1(2)(с), та їхні компоненти застосовували наскрізний зв'язок відповідно до вимог частини А додатка IV для обмінів даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III.
3. Провайдери ОНР, які покладаються на інші організації щодо надання послуг зв'язку для обміну даними з повітряними суднами, що є необхідними для прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних в пунктах 2 і 3 додатка III, повинні забезпечувати, щоб такі послуги надавали відповідно до умов угоди про рівень обслуговування, включно із, зокрема:
 - (a) описом послуг зв'язку відповідно до вимог до послуг лінії передачі даних, визначених у додатку II;
 - (b) описом політики безпеки, введеної для забезпечення безпеки обміну даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних в пунктах 2 і 3 додатка III.
 - (c) відповідними матеріалами, які повинні бути надані для моніторингу якості обслуговування і надання послуг зв'язку.

4. Провайдери ОНР повинні вживати відповідних заходів для забезпечення того, щоб обмін даними міг бути запроваджений з усіма повітряними суднами, які здійснюють польоти в повітряному просторі під їхньою відповідальністю та мають засоби лінії передачі даних відповідно до вимог цього Регламенту, з належним урахуванням можливих обмежень покриття, характерних для використовуваної технології зв'язку.

5. Провайдери ОНР повинні впровадити в своїх системах опрацювання польотних даних процеси переадресації реєстрації та повідомлення наступному органу між органами диспетчерського ОНР відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 1032/2006 (¹) в тому, що стосується вимог до автоматизованих систем обміну польотними даними, що підтримують послуги лінії передачі даних.

6. Провайдери ОНР повинні проводити моніторинг якості послуг зв'язку і перевіряти їх відповідність рівню експлуатаційних характеристик, необхідних для операційного середовища під їхньою відповідальністю.

Стаття 6

Обов'язки експлуатантів щодо зв'язку по лінії передачі даних

1. Експлуатанти повинні забезпечити, щоб бортові системи, зазначені в статті 1(2)(с), та їхні компоненти, встановлені на борту повітряного судна, зазначені в ►МЗ статті 3(2), ◀ підтримували прикладні програми «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III.

2. Експлуатанти повинні забезпечити, щоб бортові системи, зазначені в статті 1(2)(с), та їхні компоненти, встановлені на борту повітряного судна, зазначені в ►МЗ статті 3(2), ◀ застосовували наскрізний зв'язок відповідно до вимог частини А додатка IV для обміну даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III.

3. Експлуатанти повинні забезпечити, щоб бортові системи, зазначені в статті 1(2)(с), та їхні компоненти, встановлені на борту повітряного судна, зазначені в ►МЗ статті 3(2), ◀ застосовували зв'язок «повітря-земля» відповідно до вимог частини В або частини С додатка IV для обміну даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III.

4. Експлуатанти, зазначені в параграфі 3, повинні вживати відповідних заходів для запровадження можливості обміну даними між їхніми повітряними суднами, що оснащені засобами лінії передачі даних, і всіма органами ОНР, які можуть обслуговувати польоти, які вони здійснюють в повітряному просторі, зазначеному в статті 1(3), з належним урахуванням можливих обмежень покриття, характерних для використовуваної технології зв'язку.

Стаття 7

Загальні обов'язки держав-членів щодо зв'язку по лінії передачі даних

1. Держави-члени, що призначили провайдерів ОНР у повітряному просторі, зазначеному в статті 1(3), повинні забезпечити, щоб послуги зв'язку «повітря-земля», які застосовують вимоги частині В додатку IV, були доступні експлуатантам для повітряних суден, що здійснюють польоти в такому повітряному просторі під їхньою відповідальністю, для обміну даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III, з належним урахуванням можливих обмежень покриття, характерних для використовуваної технології зв'язку.

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб провайдери аеронавігаційного обслуговування та інші суб'єкти, що надають послуги зв'язку, впроваджували належну політику безпеки для обміну даними послуг лінії передачі даних, визначених у додатку II, зокрема шляхом застосування спільних правил безпеки для захисту розподілених фізичних ресурсів, що підтримують такий обмін даними.

3. Держави-члени повинні забезпечити застосування гармонізованих процедур управління адресною інформацією для однозначної ідентифікації систем повітряного та наземного зв'язку, що підтримують

обмін даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III.

Стаття 8

Зв'язок по лінії передачі даних для державних повітряних суден транспортного типу

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб бортові системи, зазначені в статті 1(2)(с), та їхні компоненти, встановлені на борту державних повітряних суден транспортного типу, зазначених у ► МЗ статті 3(4), ◀ підтримували прикладні програми «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III.
2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб бортові системи, зазначені в статті 1(2)(с), та їхні компоненти, встановлені на борту державних повітряних суден транспортного типу, зазначених у ► МЗ статті 3(4), ◀ застосовували наскрізний зв'язок відповідно до вимог частини А додатка IV для обміну даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, зазначених у пунктах 2 і 3 додатка III.
3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб бортові системи, зазначені в статті 1(2)(с), та їхні компоненти, встановлені на борту державних повітряних суден транспортного типу, зазначених у ► МЗ статті 3(4), ◀ застосовували зв'язок «повітря-земля» відповідно до вимог частини В або частини С додатка IV для обміну даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III.

Стаття 9

Обов'язки провайдерів аеронавігаційного обслуговування та інших суб'єктів щодо зв'язку по лінії передачі даних

Провайдери аеронавігаційного обслуговування та інші суб'єкти, що надають послуги зв'язку для обміну даними прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III, повинні забезпечити, щоб наземні системи, зазначені в статті 1(2)(с), застосовували зв'язок «повітря-земля» відповідно до вимог частини В або частини С додатка IV.

Стаття 10

Вимоги щодо безпеки

Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб будь-яким змінам в існуючих системах, зазначених в статті 1(2), або введенню в дію нових систем передувало оцінювання безпеки, включно з ідентифікацією небезпечних факторів, оцінюванням та пом'якшенням ризиків, здійснене залученими сторонами.

Стаття 11

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 Співтоваристві, повинні здійснити оцінювання відповідності або придатності до використання таких компонентів згідно з вимогами, визначеними у додатку V.

Однак процеси сертифікації льотної придатності, що відповідають Регламенту (ЄС) № 216/2008, при застосуванні до бортових компонентів, зазначених у статті 1(2)(b) і (с) цього Регламенту, вважаються прийнятними процедурами оцінювання відповідності таких компонентів, якщо вони включають демонстрацію відповідності вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності, експлуатаційних характеристик та безпеки.

Стаття 12

Перевірка систем

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які демонструють або продемонстрували, що вони відповідають умовам, визначеним у додатку VI, повинні здійснити перевірку систем, зазначених у статті 1(2)(a) і (c), відповідно до вимог, викладених у частині А додатка VII.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які не можуть продемонструвати, що вони відповідають умовам, визначеним у додатку VI, повинні доручити перевірку систем, зазначених у статті 1(2)(a) і (c), нотифікованому органу. Таку перевірку виконують відповідно до вимог, визначених у частині В додатка VII.

Стаття 13

Додаткові вимоги

1. Провайдери ОПР повинні забезпечувати, щоб обміни даними «повітря-земля» прикладних програм «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III, реєструвалися відповідно до стандартів ІКАО, які вказано у пунктах 6, 7 і 8 додатка III, мірою, якою вони стосуються функції наземної реєстрації зв'язку по лінії передачі даних.
2. Документ Еугосае, вказаний в пункті 9 додатка III, вважається достатнім методом відповідності вимогам до реєстрації обміну даними «повітря-земля», зазначеними у параграфі 1, які визначено у стандартах ІКАО, вказаних в пунктах 6, 7 і 8 додатка III.
3. Провайдери ОПР 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.
4. Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб служба централізованого опрацювання та розповсюдження інформації про планування польотів:
 - (a) розробляла та регулярно оновлювала керівництва, що містять необхідні вказівки та інформацію, з тим щоб увесь відповідний персонал міг застосовувати цей Регламент;
 - (b) забезпечувала, щоб керівництва, згадані в пункті (a), були доступні і оновлювалися, а їх оновлення і розповсюдження здійснювалося із належним управлінням якістю і конфігурацією документації;
 - (c) забезпечувала, щоб методи роботи й операційні процедури відповідали відповідним положенням, зазначеним у цьому Регламенті.
5. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити належне ознайомлення відповідного персоналу з відповідними положеннями цього Регламенту та проходження належної підготовки для виконання своїх посадових обов'язків.
6. Експлуатанти вживають необхідних заходів для забезпечення належного ознайомлення персоналом, що працює з обладнанням лінії передачі даних, із цим Регламентом та проходження належної підготовки для виконання своїх посадових обов'язків, та наявність інструкцій щодо того, як використовувати обладнання лінії передачі даних, у кабіні пілота, де це можливо.
7. Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення належного ознайомлення персоналом, залученим до планування польотів та використання IFPS, із вимогами, встановленими в цьому Регламенті, та проходження належної підготовки для виконання своїх посадових обов'язків.

8. Держави-члени повинні забезпечити публікацію відповідної інформації про використання послуг лінії передачі даних в національному збірнику аеронавігаційної інформації.

Стаття 14

Звільнення

1. У випадках, коли конкретні обставини, що ґрунтуються на критеріях, визначених у параграфі 3, не дозволяють повітряним суднам конкретних типів відповідати вимогам цього Регламенту, відповідні держави-члени повинні надати Комісії не пізніше 31 грудня 2012 року докладну інформацію, яка обґрунтовує необхідність надання звільнення для таких типів повітряних суден.

2. Комісія повинна вивчити такі запити щодо звільнення, зазначені в параграфі 1, та після консультацій із зацікавленими сторонами повинна ухвалити рішення згідно з процедурою, зазначеною в ►М3 статті 127(3) Регламенту (ЄС) 2018/1139 ◀.

▼М3

3. Критерії, зазначені у параграфі 1, такі:

- (a) комбінації типів/моделей повітряних суден, у яких закінчується термін експлуатації і які випускаються в обмеженій кількості; та
- (b) комбінації типів/моделей повітряних суден, для яких витрати на реконструкцію будуть непропорційними з огляду на застарілий дизайн.

▼В

Стаття 15

Набуття чинності та застосування

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

Цей Регламент застосовується з ►М2 5 лютого 2018 року ◀.

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

ДОДАТОК I

Повітряний простір, зазначений у статті 1(3)

ЧАСТИНА А

Повітряний простір, вказаний у ►С1 першому параграфі статті 1(3) ◀, повинен включати повітряний простір над ешеломом 285 в межах таких районів польотної інформації (РПІ) і верхніх районів польотної інформації (ВРПІ):

- РПІ Амстердам,
- РПІ Відень,
- ВРПІ Барселона,
- ВРПІ Бриндізі,
- ВРПІ Брюссель,
- ВРПІ Канари,
-

- ВРПІ Франція,
- ВРПІ Ганновер,
- ВРПІ Лісабон,
- ВРПІ Лондон,
- ВРПІ Мадрид,
- ВРПІ Мілан,
- ВРПІ Рейн,
- ВРПІ Рим,
- ВРПІ Шотландія,
- ВРПІ Шеннон.

ЧАСТИНА В

Повітряний простір, вказаний у ►С1 другому параграфі статті 1(3) ◀, повинен включати повітряний простір над ешелонам 285, визначений в частині А, та додатково такі райони польотної інформації і верхні райони польотної інформації:

- РПІ Братислава,
- РПІ Бухарест,
- РПІ Будапешт,
- РПІ Копенгаген,
- РПІ Любляна,
- РПІ Нікосія,
- РПІ Прага,
- РПІ Софія,
- РПІ Варшава,

▼М2

- РПІ Загреб,

▼В

- ВРПІ Фінляндія, на південь від 61°30',
- ВРПІ Еллада,
- ВРПІ Мальта,
- ВРПІ Рига,
- ВРПІ Швеція, на південь від 61°30',
- ВРПІ Таллінн,
- ВРПІ Вільнюс.

ДОДАТОК II

Визначення послуг лінії передачі даних, зазначених у статтях 3, 4, 5 і 7 та в додатку IV

1. Визначення можливості ініціалізації лінії передачі даних (DLIC)

Послуга DLIC повинна забезпечувати обмін необхідною інформацією для встановлення зв'язку по лінії передачі даних між наземними і повітряними системами лінії передачі даних.

Послуга DLIC повинна бути доступною для підтримки:

- однозначної асоціації польотних даних від повітряного судна з даними плану польоту, що їх використовує орган ОПП,
- обміну інформацією щодо типу та версії підтримуваної прикладної програми «повітря-земля»,
- та надання адресної інформації об'єкта, на якому встановлено прикладну програму.

Обмін даними між бортовими і наземними системами лінії передачі даних для виконання послуг DLIC повинен відповідати:

- методам роботи, діаграмам часової послідовності і повідомлень для функцій ініціювання DLIC і контактів DLIC, зазначеним в секції 4.1 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III,
- вимогам щодо безпеки, зазначеним у секції 4.2.2 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III,
- вимогам до робочих характеристик, зазначеним у секції 4.3.2 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III,

2. Визначення служби менеджменту зв'язку ОПП (АСМ)

Служба АСМ повинна надавати автоматизовану допомогу льотним екіпажам і диспетчерам управління повітряним рухом для проведення передачі зв'язку ОПП (голос і дані), які включають:

- початкове встановлення CPDLC з органом ОПП,
- передачу CPDLC і голосу для польоту від одного органу ОПП до наступного органу ОПП, або надання інструкції на зміну голосового каналу в межах органу ОПП або сектора,
- нормальне припинення CPDLC з органом ОПП.

Обмін даними між бортовими і наземними системами лінії передачі даних для виконання послуг АСМ повинен відповідати:

- методам роботи та діаграмам часової послідовності, зазначеним у секціях 5.1.1.1.1 до 5.1.1.1.7 та 5.1.1.2 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III,
- вимогам щодо безпеки, зазначеним у секції 5.1.2.3 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III, за винятком вимог, пов'язаних зі зміною диспетчерського дозволу,
- вимогам до робочих характеристик для фази на маршруті, зазначеним у секції 5.1.3.2 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III.

3. Визначення служби диспетчерського дозволу та інформації (ACL)

Служба АСМ повинна надавати льотним екіпажам і диспетчерам управління повітряним рухом можливість проведення операційних обмінів, що включають:

- запити та звіти від льотних екіпажів диспетчерам управління повітряним рухом,
- дозволи, інструкції та повідомлення, що видаються диспетчерами управління повітряним рухом льотним екіпажам.

Обмін даними між бортовими і наземними системами лінії передачі даних для виконання послуг ACL повинен відповідати:

- методам роботи та діаграмам часової послідовності, зазначеним у секціях 5.2.1.1.1 до 5.2.1.1.4 та 5.2.1.2 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III,
- спільному підкласу елементів повідомлення, зазначеному в секції 5.2.1.1.5 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III, залежно від операційного середовища на маршруті,

- вимогам щодо безпеки, зазначеним у секції 5.2.2.3 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III,
- вимогам до робочих характеристик для фази на маршруті, зазначеним у секції 5.2.3.2 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III.

4. Визначення служби контрольної перевірки мікрофона ОПР (АМС)

Послуга АМС повинна надати диспетчерам управління повітряним рухом можливість одночасно надсилати інструкції декільком повітряним суднам, обладнаним лінією передачі даних, з тим щоб інструктувати льотні екіпажі здійснити перевірку того, чи не блокує їхнє обладнання голосового зв'язку певний голосовий канал.

Така інструкція видається тільки тим повітряним суднам, які налаштовані на частоту, яка блокується.

Обмін даними між бортовими і наземними системами лінії передачі даних для виконання послуги АМС повинен відповідати:

- методам роботи та діаграмам часової послідовності, зазначеним у секціях 5.3.1.1.1 до 5.3.1.1.2 та 5.3.1.2 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III,
- вимогам щодо безпеки, зазначеним у секції 5.3.2.3 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III,
- вимогам до робочих характеристик, зазначеним у секції 5.3.3.2 документа Eurocae, який визначено в пункті 11 додатка III.

▼ МЗ

ДОДАТОК III

1. ORO.MLR.105 додатка III до Регламенту Комісії (ЄС) № 965/2012 від 5 жовтня 2012 року про встановлення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних із повітряними перевезеннями, або додаток 6 «Експлуатація повітряних суден» ІКАО, частина I, (Міжнародний комерційний повітряний транспорт — повітряні судна) (11-е видання, липень 2018 року, що включає поправку 43), або додаток 6 «Експлуатація повітряних суден» ІКАО, частина II (Міжнародна загальна авіація — повітряні судна) (десяте видання, липень 2018 року, що включає поправку 36).
2. Глава 3 — Мережа авіаційного електрозв'язку, секція 3.5.1.1 «Управління контекстом» (СМ), пункти (а) і (б) додатка 10 «Авіаційний електрозв'язок» ІКАО, том III, частина I (Системи цифрової передачі даних) (друге видання, липень 2007 року, що включає поправки 70-82).
3. Глава 3 — Мережа авіаційного електрозв'язку, секція 3.5.2.2 «Електрозв'язок «диспетчер-пілот» по лінії передачі даних» (CPDLC), пункти (а) і (б) додатка 10 «Авіаційний електрозв'язок» ІКАО, том III, частина I, (Системи цифрової передачі даних) (друге видання, липень 2007 року, що включає поправки 70-82).
4. Глава 3 — Мережа авіаційного електрозв'язку, секції 3.3, 3.4 і 3.6 додатка 10 «Авіаційний електрозв'язок» ІКАО, том III, частина I (Системи цифрової передачі даних) (друге видання, липень 2007 року, що включає поправки 70-82).
5. Глава 6 — Цифрова лінія УКХ-зв'язку «повітря-земля» (VDL) додатка 10 «Авіаційний електрозв'язок» ІКАО, том III, частина I (Системи цифрової передачі даних) (друге видання, липень 2007 року, що включає поправку 90).
6. Глава 3 — Загальні процедури служби міжнародного авіаційного електрозв'язку, секція 3.5.1.5 додатка 10 «Авіаційний електрозв'язок» ІКАО, том II (Процедури зв'язку, включно зі статусом

PANS), (сьоме видання, липень 2016 року, що включає поправки 40-90).

7. Глава 2 — Загальні положення, секція 2.26.3 додатка 11 «Обслуговування повітряного руху» ІКАО, (14-е видання, липень 2016 року, що включає поправку 50-А).
8. Глава 6 — Вимоги обслуговування повітряного руху для зв'язку, секція 6.1.1.2 додатка 11 «Обслуговування повітряного руху» ІКАО, (14-е видання, липень 2016 року, що включає поправку 50-А).
9. Eurocae ED-111, функціональні специфікації наземної реєстрації ЗНС/ОрПР, липень 2002 року, що включає поправку 1 (30.07.2003).
10. Eurocae ED-100 (вересень 2000 року) і ED-100А (квітень 2005 року), вимоги до функціональної сумісності додатків ОПР з використанням передачі даних ARINC 622.

▼М4

11. Стандарт вимог безпеки та експлуатаційних характеристик Eurocae ED-120 для послуг лінії передачі даних щодо повітряного руху в континентальному повітряному просторі, опублікований в травні 2004 року, включно з(і):
 - (а) для експлуатантів:
 - зміни №1, опубліковані в квітні 2007 року, та зміни №2, опубліковані в жовтні 2007 року, або
 - зміни №1, опубліковані в квітні 2007 року, та зміни №2, опубліковані в жовтні 2007 року, та зміни №3, опубліковані у вересні 2019 року;
 - (б) для провайдерів ОПР:
 - зміни №1, опубліковані в квітні 2007 року, та зміни №2, опубліковані в жовтні 2007 року, і зміни №3, опубліковані у вересні 2019 року.

▼В

ДОДАТОК IV

Вимоги, зазначені в статтях 5, 6, 7, 8 та 9

Частина А: Вимоги до наскрізного зв'язку

1. Наскрізна передача даних повинна забезпечувати безперебійне надання і використання послуг зв'язку в повітряному просторі, зазначеному в статті 1(3).
2. Наскрізна передача даних повинна підтримувати обмін повідомленнями на підтримку послуг лінії передачі даних, визначених у додатку II, відповідно до спільного стандартизованого набору повідомлень.
3. Наскрізна передача даних повинна підтримувати спільний стандартизований наскрізний механізм захисту для забезпечення цілісності одержуваних повідомлень відповідно до вимог безпеки послуг лінії передачі даних, визначених в додатку II.

Частина В: Вимоги до зв'язку «повітря-земля» на основі ATN та режиму 2 VDL

1. Зв'язок «повітря-земля» повинен бути розроблений для підтримки наскрізного зв'язку та забезпечення безперебійного надання і використання послуг зв'язку з прикладними програми «повітря-земля», які визначено в стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III, в повітряному просторі, зазначеному в статті 1(3).

2. Зв'язок «повітря-земля» повинен відповідати вимогам безпеки та експлуатаційних характеристик послуг лінії передачі даних, визначених у додатку II.
3. Зв'язок «повітря-земля» необхідно базувати на спільній схемі адресації.
4. Передача і прийом блоків даних між наземними і повітряними системами, на яких розміщені прикладні програми «повітря-земля», які визначено у стандартах ІКАО, зазначених у пунктах 2 і 3 додатка III, необхідно базувати на протоколах зв'язку, які відповідають стандартам ІКАО, що визначають мережу авіаційного електрозв'язку, які зазначені в пункті 4 додатка III.
5. Характеристики системи наземного й авіаційного зв'язку та передача і прийом біт/кадрів (фреймів) між наземними і повітряними системами зв'язку повинні відповідати стандартам ІКАО, що визначають цифрову лінію передачі даних діапазону дуже високих частот, режим 2 VDL, згідно з пунктом 5 додатка III.

Частина С: Вимоги до зв'язку «повітря-земля» на основі інших протоколів зв'язку

1. Зв'язок «повітря-земля» повинен бути розроблений для підтримки наскрізного зв'язку та забезпечення безперервного надання і використання послуг зв'язку з прикладними програми «повітря-земля», які визначено в стандартах ІКАО, вказаних у пунктах 2 і 3 додатка III, в повітряному просторі, зазначеному в статті 1(3).
2. Зв'язок «повітря-земля» повинен відповідати вимогам безпеки та експлуатаційних характеристик послуг лінії передачі даних, визначених у додатку II.
3. Зв'язок «повітря-земля» необхідно базувати на спільній схемі адресації.
4. Передача і прийом біт/кадрів (фреймів) між наземними і повітряними системами зв'язку повинна бути заснована на протоколах зв'язку, які відповідають умовам, визначеним у частині D.

Частина D: Умови, зазначені в частині С

1. Протокол повідомлення повинен підтримувати наскрізний зв'язок.
2. Протоколи зв'язку повинні відповідати критеріям безпеки, щоб продемонструвати відповідність вимогам безпеки й експлуатаційних характеристик послуг лінії передачі даних, визначених у додатку II.
3. Протоколи зв'язку повинні підтримувати двосторонній зв'язок від точки до точки, використовуючи ті складові частини радіочастотного спектра, які ІКАО визначила як відповідні для передачі даних «повітря-земля» на підтримку обслуговування повітряного руху.
4. Протоколи зв'язку повинні включати механізм для управління мобільним взаємозв'язком між наземними і бортовими станціями у прозорий спосіб.
5. Протоколи зв'язку повинні бути вказані і перевірені щодо правил льотної придатності і правил дозволу на експлуатацію, застосовуваних до обладнання зв'язку на повітряному судні.
6. Системи зв'язку, що підтримують такі протоколи, не повинні створювати шкідливих впливів на бортові і наземні установки, що підтримують VDL 2.

ДОДАТОК V

Вимоги до оцінювання, зазначеного в статті 11, щодо відповідності або придатності до використання компонентів

1. Заходи з перевірки повинні продемонструвати відповідність або придатність до використання компонентів, на яких реалізовано послуги лінії передачі даних, наскрізний зв'язок і зв'язок

«повітря-земля» 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:
 - визначити відповідне тестове середовище,
 - перевірити, що план випробувань описує компоненти в тестовому середовищі,
 - перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття застосовних вимог,
 - забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування,
 - спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування,
 - виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування,
 - скласти звіт, який представляє результати інспекційних перевірок і тестів.
3. Виробник повинен забезпечити, щоб компоненти, на основі яких реалізовано послуги лінії передачі даних, наскрізний зв'язок і зв'язок «повітря-земля», 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 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 VI

Умови, зазначені в статті 12

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 VII

Частина А: Вимоги до перевірок систем, зазначених у статті 12(1)

1. Перевірка систем, визначених у статті 1(2), повинна продемонструвати відповідність таких систем застосовним вимогам цього Регламенту в середовищі оцінювання, що відображає умови експлуатації таких систем.
2. Перевірку систем, визначених у статті 1(2), необхідно проводити згідно з належними і визнаними практиками тестування.
3. Інструменти тестування, що їх використовують для перевірки систем, визначених у статті 1(2), повинні мати належну функціональність.
4. Перевірка систем, визначених у статті 1(2), повинна сформувати елементи технічного файлу, як того вимагає пункт 3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 552/2004, включно з такими елементами:
 - опис реалізації,
 - 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:
 - визначати відповідне операційне і технічне середовище оцінювання, що відображає операційне середовище,
 - перевірити, що план тестування описує інтеграцію систем, визначених у статті 1(2), в операційному та технічному середовищі оцінювання;
 - перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття вимог цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик;
 - забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування,
 - спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування,
 - виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування,
 - скласти звіт, який представляє результати інспекційних перевірок і тестів.
6. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб системи, визначені в статті 1(2), що працюють в середовищі операційного оцінювання, відповідали застосовним вимогам цього Регламенту.
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 12(2)

1. Перевірка систем, визначених у статті 1(2), повинна продемонструвати відповідність таких систем застосовним вимогам цього Регламенту в середовищі оцінювання, що відображає умови експлуатації таких систем.
2. Перевірку систем, визначених у статті 1(2), необхідно проводити згідно з належними і визнаними практиками тестування.
3. Інструменти тестування, що їх використовують для перевірки систем, визначених у статті 1(2), повинні мати належну функціональність.

4. Перевірка систем, визначених у статті 1(2), повинна сформувати елементи технічного файлу, як того вимагає пункт 3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 552/2004, включно з такими елементами:
 - опис реалізації,
 - 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:
 - перевірити, що план тестування описує інтеграцію систем, визначених у статті 1(2), в операційному та технічному середовищі оцінювання;
 - перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття вимог цього Регламенту;
 - забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування,
 - спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування,
 - виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування,
 - скласти звіт, який представляє результати інспекційних перевірок і тестів.
7. Нотифікований орган повинен забезпечити, щоб системи, визначені в статті 1(2), що працюють в середовищі операційного оцінювання, відповідали застосовним вимогам цього Регламенту.
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 186, 07.07.2006, с. 27.