

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1770**ze dne 12. září 2023,**

kterým se stanoví ustanovení týkající se vybavení letadel požadovaného k užívání vzdušného prostoru jednotného evropského nebe a provozní pravidla související s užíváním vzdušného prostoru jednotného evropského nebe a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 29/2009 a prováděcí nařízení (EU) č. 1206/2011, (EU) č. 1207/2011 a (EU) č. 1079/2012

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a zejména na čl. 44 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 140 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139 se prováděcí pravidla přijatá na základě zrušeného nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ⁽²⁾ upraví v souladu s ustanoveními nařízení (EU) 2018/1139 nejpozději do dne 12. září 2023.
- (2) Provozní postupy pro užívání vzdušného prostoru a požadované vybavení letadel by měly být v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebe uplatňovány jednotně v souladu se základními požadavky stanovenými v bodě 1 přílohy VIII nařízení (EU) 2018/1139, aby bylo dosaženo interoperability a bezpečného provozu. Tyto požadavky by proto měly být uloženy provozovatelům letadel, pokud provozují lety ve směru do vzdušného prostoru jednotného evropského nebe, v rámci tohoto vzdušného prostoru nebo ve směru z něj.
- (3) Aby byla zajištěna kontinuita provozu letadel s komunikačním, navigačním a přehledovým vybavením pro užívání vzdušného prostoru jednotného evropského nebe, mělo by toto nařízení vycházet z příslušných prováděcích pravidel přijatých na základě nařízení (ES) č. 552/2004 s nezbytnými úpravami.
- (4) Konkrétně nařízení Komise (ES) č. 29/2009 ⁽³⁾, prováděcí nařízení (EU) č. 1206/2011 ⁽⁴⁾, (EU) č. 1207/2011 ⁽⁵⁾ a (EU) č. 1079/2012 ⁽⁶⁾ obsahují podrobná ustanovení týkající se provozních pravidel souvisejících s užíváním vzdušného prostoru a vybavením letadel. Nařízení (ES) č. 29/2009 a prováděcí nařízení (EU) č. 1206/2011, (EU) č. 1207/2011 a (EU) č. 1079/2012 by proto měla být zrušena.
- (5) Je-li to možné, měly by být stávající požadavky vyplývající z uvedených nařízení převzaty do tohoto nařízení, aby byla respektována oprávněná očekávání provozovatelů letadel a poskytovatelů služeb ATM/ANS, kterých se tyto požadavky týkají.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26).

⁽³⁾ Nařízení Komise (ES) č. 29/2009 ze dne 16. ledna 2009, kterým se stanoví požadavky na služby datovým spojem pro jednotné evropské nebe (Úř. věst. L 13, 17.1.2009, s. 3).

⁽⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1206/2011 ze dne 22. listopadu 2011, kterým se stanoví požadavky na identifikaci letadla pro účely přehledu v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L 305, 23.11.2011, s. 23).

⁽⁵⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1207/2011 ze dne 22. listopadu 2011, kterým se stanoví požadavky na výkonnost a interoperabilitu přehledu v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L 305, 23.11.2011, s. 35).

⁽⁶⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1079/2012 ze dne 16. listopadu 2012, kterým se stanoví požadavky na rozestup kanálů hlasové komunikace pro jednotné evropské nebe (Úř. věst. L 320, 17.11.2012, s. 14).

- (6) Je vhodné, aby se tyto požadavky i nadále vztahovaly na provozovatele letadel, kteří se podílejí na všeobecném letovém provozu ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, a to ve všech fázích letu a na pohybové ploše letiště, s výjimkou letadel uvedených v čl. 2 odst. 3 písm. a) nařízení (EU) 2018/1139. Členské státy by měly být odpovědné za zajištění toho, aby provoz těchto letadel bral patřičný ohled na bezpečnost všech ostatních letadel. Členské státy se však mohou rozhodnout, že na dotyčná letadla budou uplatňovat toto nařízení.
- (7) V souladu s oblastí působnosti nařízení (ES) č. 29/2009 by toto nařízení mělo stanovit stejné výjimky z požadavků na datová spojení, jaké jsou uděleny podle prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2019/2012 ⁽⁷⁾.
- (8) V čl. 14 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 1079/2012 byly stanoveny výjimky z povinnosti provozovat letadlo, u něhož se vyžaduje vybavení rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz. Toto nařízení by nemělo stávající výjimky měnit.
- (9) Při vypracování požadavků v tomto nařízení byl náležitě zohledněn obsah hlavního plánu ATM a kapacity v oblasti komunikačních, navigačních a přehledových služeb v něm obsažené.
- (10) Evropská agentura pro bezpečnost letectví ve svém stanovisku 01/2023 vypracovala a předložila Komisi návrh prováděcích pravidel v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (11) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví provozní pravidla týkající se užívání vzdušného prostoru a požadavky na vybavení letadel nezbytné pro bezpečný a jednotný provoz ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe.
2. Toto nařízení se vztahuje na provozovatele letadel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) a čl. 2 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139, jež se podílejí na všeobecném letovém provozu a provozují lety ve směru do vzdušného prostoru jednotného evropského nebe, v rámci tohoto vzdušného prostoru nebo ve směru z něj.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto prováděcího nařízení se použijí tyto definice:

- (1) „stanovištěm řízení letového provozu“ (stanovištěm ATC) se rozumí obecný pojem s různými významy: oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení nebo letištní řídicí věž;
- (2) „službou datovým spojem“ se rozumí soubor operací souvisejících s řízením letového provozu s podporou komunikace datovým spojem letadlo-země, které mají jednoznačně stanovený provozní cíl a začínají a končí provozní událostí;
- (3) „provozem s posunutou nosnou“ se rozumí případ, kdy určené provozní pokrytí nelze zajistit jen jedním pozemním vysílačem a kdy za účelem minimalizace problému s interferencí jsou signály ze dvou nebo více pozemních vysílačů posunuty (offset) od jmenovitých středních kmitočtů kanálů.

⁽⁷⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/2012 ze dne 29. listopadu 2019 o výjimkách podle článku 14 nařízení Komise (ES) č. 29/2009, kterým se stanoví požadavky na služby datovým spojem pro jednotné evropské nebe (Úř. věst. L 312, 3.12.2019, s. 95).

Článek 3

Vybavení letadla a provozní pravidla

Provozovatelé letadel zajistí, aby jejich letadla byla vybavena a provozována v souladu s pravidly a postupy stanovenými v příloze I (část COM) a příloze II (část SUR).

Článek 4

Způsoby dodržování předpisů

1. Agentura stanoví přijatelné způsoby průkazu („AMC“), které lze používat k prokazování souladu s tímto nařízením, nařízením (EU) 2018/1139 a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jejich základě.
2. K prokázání souladu s tímto nařízením lze používat i alternativní způsoby průkazu.
3. Příslušné úřady zavedou systém, jehož prostřednictvím je možné soustavně hodnotit, zda přijatelné způsoby průkazu používané těmito úřady nebo organizacemi, nad nimiž tyto úřady vykonávají dozor, jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.
4. Příslušné úřady informují agenturu o veškerých přijatelných způsobech průkazu, které fyzické nebo právnické osoby, nad nimiž vykonávají dozor, nebo úřady samy používají k prokazování souladu s tímto nařízením.

Článek 5

Zrušení

Nařízení (ES) č. 29/2009 a prováděcí nařízení (EU) č. 1206/2011, (EU) č. 1207/2011 a (EU) č. 1079/2012 se zrušují.

Článek 6

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 12. září 2023.

*Za Komisi
předsedkyně*

Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Komunikace

(Část COM)

AUR.COM.1001 Předmět

Tato část stanoví požadavky na vybavení letadel a provozní pravidla s ohledem na užívání vzdušného prostoru zahrnující platné požadavky na služby datovým spojem a na rozestup kanálů hlasové komunikace.

HLAVA 1 – SLUŽBY DATOVÝM SPOJEM

AUR.COM.2001 Oblast působnosti

Tato hlava se vztahuje pouze na lety provozované v rámci všeobecného letového provozu v souladu s pravidly pro let podle přístrojů ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebo nad FL 285, s výjimkou vzdušného prostoru, který není součástí EUR regionu Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), a horní letové informační oblasti (UIR) Finska severně od 61°30' a UIR Švédska severně od 61°30'.

AUR.COM.2005 Požadavky na vybavení letadla

1. Provozovatel letadla:
 - a) zajistí, aby všechna letadla, která provozuje, byla schopna provozovat následující služby datovým spojem:
 - i) schopnost zahájení přenosu dat datovým spojem;
 - ii) služba řízení letového provozu (ATC) pro řízení komunikace;
 - iii) služba ATC pro letová povolení a informace;
 - iv) služba ATC pro kontrolu mikrofonu;
 - b) přijme náležitá opatření s cílem umožnit výměnu dat mezi svými letadly, která jsou vybavena funkcí datového spoje, a všemi stanovišti ATC, která mohou řídit lety, které provozuje, s patřičným přihlédnutím k možným omezením pokrytí spojeným s použitou komunikační technologií.
2. Podbod 1 se nevztahuje na:
 - a) letadla s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 1. ledna 1995;
 - b) letadla s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 1. ledna 2018 a vybavená před uvedením datem zařízením pro datový spoj zajišťujícím interoperabilitu aplikací ATS v síti letadlo-země letadlového komunikačního adresního a oznamovacího systému (ACARS), jež se používá především tam, kde není použitelná radiolokační kontrola;
 - c) letadla s osvědčenou maximální kapacitou míst k sezení 19 nebo méně a s maximální osvědčenou vzletovou hmotností 45 359 kg (100 000 liber) nebo méně a s prvním individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným přede dnem 5. února 2020;
 - d) letadla provozovaná za účelem zkoušek, dodávky nebo údržby nebo s prvky pro datový spoj dočasně nefunkčními za podmínek uvedených v příslušném seznamu minimálního vybavení;
 - e) kombinace typů a modelů letadel uvedené v dodatku I;
 - f) kombinace typů a modelů letadel uvedené v dodatku II, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno přede dnem 5. února 2020.

AUR.COM.2010 Provozní postupy a školení v oblasti služeb datovým spojem

Provozovatelé letadel přijmou nezbytná opatření, kterými zajistí, že:

- a) jejich provozní postupy jsou v souladu s touto hlavou a jsou zohledněny v jejich provozních příručkách a

- b) pracovníci obsluhující zařízení pro datový spoj jsou řádně seznámeni s touto hlavou a absolvovali dostatečný výcvik pro výkon své pracovní funkce.

HLAVA 2 – ROZESTUP KANÁLŮ HLASOVÉ KOMUNIKACE

AUR.COM.3001 Oblast působnosti

Tato hlava se vztahuje pouze na lety provozované v rámci všeobecného letového provozu ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, který je součástí EUR regionu ICAO, a kde jsou poskytovány hlasové radiokomunikační služby vzduch-země a země-země v kmitočtovém pásmu 117,975–137 MHz. Z oblasti působnosti jsou vyloučeny letová informační oblast (FIR)/UIR Kanárských ostrovů.

AUR.COM.3005 Požadavky na vybavení letadla

- 1) Provozovatelé letadel zajistí, aby veškerá zařízení pro hlasovou komunikaci uvedená do provozu po dni 17. listopadu 2013 měla možnost rozestupu kanálů 8,33 kHz a byla schopna naladit se na kanály s rozestupem 25 kHz.
 - 2) Výjimky z povinnosti provozovat letadlo, u něhož se vyžaduje vybavení rádiem s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz, v případech, které mají omezený dopad na síť, udělené členskými státy podle čl. 14 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 1079/2012, které byly oznámeny Komisi, zůstávají v platnosti.
-

Dodatek I

Výjimky uvedené v písmenu e) AUR.COM.2005 (2)

Typ/série/model letadla	Výrobce	Označení typu ICAO
Všechny AN-12	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
Všechny IL-76	Iljušin	IL76
Všechny A300	Airbus	A30B A306 A3ST
Všechny A310	Airbus	A310
A-319/-320/-321 s prvním osvědčením letové způsobilosti vydaným od 1. ledna 1995 do 5. července 1999 včetně	Airbus	A319 A320 A321
Všechny A340	Airbus	A342 A343 A345 A346
A318-112	Airbus	A318
AVROLINER (RJ-100)	AVRO	RJ1H
AVROLINER (RJ-85)	AVRO	RJ85
BA146-301	British Aerospace	B463
B717-200	Boeing	B712
B737-300	Boeing	B733
B737-400	Boeing	B734
B737-500	Boeing	B735
B747-400	Boeing	B744
B757-200	Boeing	B752
B757-300	Boeing	B753
B767-200	Boeing	B762
B767-300	Boeing	B763
B767-400	Boeing	B764
MD-82	Boeing	MD82
MD-83	Boeing	MD83
Všechny MD-11	Boeing	MD11
CL-600-2B19 (CRJ100/200/440)	Bombardier	CRJ1/CRJ2
Dornier 328-100	Dornier	D328
Dornier 328-300	Dornier	J328
Fokker 70	Fokker	F70
Fokker 100	Fokker	F100

Série King Air (90/100/200/300)	Beechcraft	BE9L BE20 B350
Hercules L-382-G-44K-30	Lockheed	C130
SAAB 2000/SAAB SF2000	SAAB	SB20

Dodatek II

Výjimky uvedené v písmenu f) AUR.COM.2005 (2)

Typ/série/model letadla	Výrobce	Označení typu ICAO
Série A330 200/300	Airbus	A332/A333
Global Express/5000 BD-700-1A10/1A11	Bombardier	GLEX/GL5T
CL-600-2C10 (CRJ-700)	Bombardier	CRJ7
C525C, CJ4	Cessna	C25C
C560XL (Citation XLS+)	Cessna	C56X
Všechny Falcon 2000	Dassault	F2TH
Všechny Falcon 900	Dassault	F900
EMB-500 (Phenom 100)	Embraer	E50P
EMB-505 (Phenom 300)	Embraer	E55P
EMB-135BJ (Legacy 600)	Embraer	E35L
EMB-135EJ (Legacy 650)	Embraer	E35L
EMB-145 (135/140/145)	Embraer	E135 E145, E45X
PC-12	Pilatus	PC12

PŘÍLOHA II

Přehled

(Část SUR)

AUR.SUR.1001 Předmět

Tato část stanoví požadavky na vybavení letadel a provozní pravidla s ohledem na užívání vzdušného prostoru zahrnující příslušné požadavky na přehled.

HLAVA 1 – ZÁVISLÝ KOOOPERATIVNÍ PŘEHLED

AUR.SUR.2001 Oblast působnosti

- 1) Tato hlava se vztahuje pouze na lety provozované v rámci všeobecného letového provozu v souladu s pravidly pro let podle přístrojů ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, který je součástí EUR regionu Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).
- 2) Bez ohledu na podbod (1) se bod AUR.SUR.2015 vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu.

AUR.SUR.2005 Požadavky na vybavení letadla

1. Provozovatelé letadel zajistí, aby:
 - a) letadla byla vybavena provozuschopnými odpovídající sekundárního přehledového radaru, které splňují tyto podmínky:
 - i) mají na palubě funkce módu S pro základní přehled (elementary surveillance – ELS);
 - ii) mají kontinuitu dostatečnou na to, aby nepředstavovaly provozní riziko;
 - b) letadla s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní pravé vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů, s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé dne 7. června 1995 nebo po tomto datu, byla vybavena provozuschopnými odpovídající sekundárního přehledového radaru, které splňují tyto podmínky:
 - i) kromě funkcí uvedených v písm. a) bodě i) mají funkce pro využití automatického závislého přehledového systému – vysílání (ADS-B) rozšířeného dotazovacího signálu (extended squitter, ES) 1 090 Mhz z pohledu vysílání z letadla;
 - ii) mají kontinuitu dostatečnou na to, aby nepředstavovaly provozní riziko;
 - c) letadla s pevnými křídly s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní pravé vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů, s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé dne 7. června 1995 nebo po tomto datu, byla vybavena provozuschopnými odpovídající sekundárního přehledového radaru, které splňují tyto podmínky:
 - i) kromě funkcí uvedených v písm. a) podbodu i) a písm. b) podbodu i) mají na palubě funkce módu S pro zdokonalený přehled (enhanced surveillance – EHS);
 - ii) mají kontinuitu dostatečnou na to, aby nepředstavovaly provozní riziko.
2. Ustanovení podbodu 1 písm. b) a c) se nevztahují na letadla, která patří do jedné z těchto kategorií:
 - a) letadla, jejichž let je realizován za účelem provedení údržby;
 - b) letadla, jejichž let je realizován za účelem vývozu;
 - c) letadla, jejichž provoz skončí do dne 31. října 2025.
3. Provozovatelé letadel s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 7. prosince 2020 musí splnit požadavky stanovené v podbodu 1 písm. b) a c) za těchto podmínek:
 - a) přede dnem 7. prosince 2020 zavedli program modernizace, který prokazuje soulad s podbodem 1 písm. b) a c);

- b) uvedená letadla nevyužila žádné finanční prostředky Unie poskytnuté za účelem uvedení těchto letadel do souladu s požadavky stanovenými v podbodu 1 písm. b) a c).
4. Provozovatelé letadel zajistí, aby letadla vybavená v souladu s podbody 1, 2 a 3 a s maximální certifikovanou vzletovou hmotností převyšující 5 700 kg nebo se schopností maximální cestovní pravé vzdušné rychlosti větší než 250 uzlů byla provozována s anténním systémem umožňujícím výběr.

AUR.SUR.2010 Nefunkční odpovídač

V případě letadel, u nichž schopnost odpovídačů splňovat požadavky stanovené v podbodu 1 písm. b) a c) bodu AUR.SUR.2005 dočasně nefunguje, jsou provozovatelé letadel oprávněni provozovat uvedená letadla po dobu nejvýše tří po sobě následujících dnů.

AUR.SUR.2015 ICAO 24bitová adresa letadla vybaveného odpovídačem

Provozovatelé letadel zajistí, aby na palubě letadel, která provozují, pracovaly všechny odpovídače módu S s ICAO 24bitovou adresou letadla, která odpovídá registraci, již přidělil stát, v němž je letadlo registrováno.

AUR.SUR.2020 Provozní postupy a školení v oblasti přehledu

Provozovatelé letadel přijmou nezbytná opatření, kterými zajistí, že:

- a) jejich provozní postupy jsou v souladu s touto hlavou a jsou zohledněny v jejich provozních příručkách a
- b) pracovníci obsluhující přehledové vybavení byli řádně seznámeni s touto hlavou a absolvovali dostatečný výcvik pro výkon své pracovní funkce.
-