

**PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2023/1770****od 12. rujna 2023.****o utvrđivanju odredaba o opremi zrakoplova potrebnoj za korištenje zračnog prostora jedinstvenog europskog neba i operativnih pravila povezanih s korištenjem zračnog prostora jedinstvenog europskog neba te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 29/2009 i provedbenih uredbi (EU) br. 1206/2011, (EU) br. 1207/2011 i (EU) br. 1079/2012**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 <sup>(1)</sup>, a posebno njezin članak 44. stavak 1. točku (a),

budući da:

- (1) U skladu s člankom 140. stavkom 2. Uredbe (EU) 2018/1139 provedbena pravila donesena na temelju Uredbe (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup> koja je stavljena izvan snage moraju se najkasnije do 12. rujna 2023. prilagoditi odredbama Uredbe (EU) 2018/1139.
- (2) Operativni postupci za korištenje zračnog prostora i potrebnu opremu zrakoplova trebali bi se ujednačeno primjenjivati unutar zračnog prostora jedinstvenog europskog neba u skladu s bitnim zahtjevima iz točke 1. Priloga VIII. Uredbi (EU) 2018/1139, za postizanje interoperabilnosti i sigurnih operacija. Stoga bi te zahtjeve trebalo uvesti za operatore zrakoplova kada lete u zračni prostor jedinstvenog europskog neba, unutar njega ili iz njega.
- (3) Kako bi se osigurao kontinuitet operacija zrakoplova opremljenih sredstvima komunikacije, navigacije i nadzora za korištenje zračnog prostora jedinstvenog europskog neba, ova bi se Uredba trebala temeljiti na odgovarajućim provedbenim pravilima donesenima na temelju Uredbe (EZ) br. 552/2004 uz potrebne prilagodbe.
- (4) Posebno, u Uredbi Komisije (EZ) br. 29/2009 <sup>(3)</sup> i provedbenim uredbama (EU) br. 1206/2011 <sup>(4)</sup>, (EU) br. 1207/2011 <sup>(5)</sup> i (EU) br. 1079/2012 <sup>(6)</sup> navode se detaljne odredbe o operativnim pravilima povezanim s korištenjem zračnog prostora i opremom zrakoplova. Uredbu (EZ) br. 29/2009 i provedbene uredbi (EU) br. 1206/2011, (EU) br. 1207/2011 i (EU) br. 1079/2012 trebalo bi stoga staviti izvan snage.
- (5) Kad god je to moguće, postojeće zahtjeve koji proizlaze iz tih uredbi trebalo bi ponoviti u ovoj Uredbi kako bi se poštovala legitimna očekivanja operatora zrakoplova i pružatelja ATM-a/ANS-a na koje ti zahtjevi utječu.

<sup>(1)</sup> SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

<sup>(2)</sup> Uredba (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti) (SL L 96, 31.3.2004., str. 26.).

<sup>(3)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 29/2009 od 16. siječnja 2009. o utvrđivanju zahtjeva u vezi s uslugama podatkovnih veza za jedinstveno europsko nebo (SL L 13, 17.1.2009., str. 3.).

<sup>(4)</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1206/2011 od 22. studenoga 2011. o utvrđivanju zahtjeva u vezi s identifikacijom zrakoplova u okviru nadzora za jedinstveno europsko nebo (SL L 305, 23.11.2011., str. 23.).

<sup>(5)</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1207/2011 od 22. studenoga 2011. o utvrđivanju zahtjeva u vezi s učinkovitošću i interoperabilnošću nadzora za jedinstveno europsko nebo (SL L 305, 23.11.2011., str. 35.).

<sup>(6)</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1079/2012. od 16. studenoga 2012. o utvrđivanju zahtjeva za razmak između govornih kanala za jedinstveno europsko nebo (SL L 320, 17.11.2012., str. 14.).

- (6) Primjereno je da se ti zahtjevi nastave primjenjivati na operatore zrakoplova koji prometuju kao opći zračni promet u zračnom prostoru jedinstvenog europskog neba, tijekom svih faza leta i na operativnoj površini, uz iznimku zrakoplova iz članka 2. stavka 3. točke (a) Uredbe (EU) 2018/1139. Države članice trebale bi biti odgovorne za osiguravanje da se pri operacijama tih zrakoplova uzima u obzir sigurnost plovidbe svih drugih zrakoplova. Međutim, države članice mogu odlučiti primjenjivati ovu Uredbu na te zrakoplove.
- (7) U skladu s područjem primjene Uredbe (EZ) br. 29/2009 ovom bi se Uredbom trebala predvidjeti ista izuzeća od zahtjeva u pogledu podatkovne veze koja su odobrena Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2019/2012 <sup>(7)</sup>.
- (8) Člankom 14. stavkom 2. Provedbene uredbe (EU) br. 1079/2012 predviđena su izuzeća od obveze da na zrakoplovu bude radijska oprema s mogućnošću razmaka između kanala od 8,33 kHz. Ovom se Uredbom ne bi trebala mijenjati postojeća izuzeća.
- (9) Pri izradi zahtjeva u ovoj Uredbi u obzir su uzeti sadržaj glavnog plana ATM-a i u njemu navedene komunikacijske, navigacijske i nadzorne sposobnosti.
- (10) U svojem Mišljenju 01/2023 Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa pripremila je i Komisiji dostavila nacrt provedbenih pravila u skladu s člankom 75. stavkom 2. točkama (b) i (c) te člankom 76. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1139.
- (11) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem odbora osnovanog člankom 127. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

#### Članak 1.

##### **Predmet i područje primjene**

1. Ovom se Uredbom utvrđuju operativna pravila povezana s korištenjem zračnog prostora i zahtjevi u pogledu opreme zrakoplova potrebne za siguran i ujednačen rad u zračnom prostoru jedinstvenog europskog neba.
2. Ova se Uredba primjenjuje na operatore zrakoplova iz članka 2. stavka 1. točke (b) podtočaka i. i ii. te članka 2. stavka 1. točke (c) Uredbe (EU) 2018/1139 koji su uključeni u opći zračni promet i lete u zračni prostor jedinstvenog europskog neba, unutar njega ili iz njega.

#### Članak 2.

##### **Definicije**

Za potrebe ove Provedbene uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „jedinica kontrole zračnog prometa” (jedinica ATC) znači opći pojam koji se može odnositi na centar oblasne kontrole zračnog prometa, jedinicu prilazne kontrole ili aerodromski kontrolni toranj;
- (2) „usluga podatkovne veze” znači skup povezanih transakcija upravljanja zračnim prometom, koje podržavaju podatkovne komunikacije zrak-zemlja, koje imaju jasno definiran operativni cilj te započinju i završavaju operativnim događajem;
- (3) „operacija s otklonjenim nositeljem signala” znači slučaj kada se jednim zemaljskim odašiljačem ne može osigurati određena operativna pokrivenost, te su signali iz dvaju ili više zemaljskih odašiljača otklonjeni od nazivne središnje frekvencije kanala kako bi se smanjili problemi smetnji.

<sup>(7)</sup> Provedbena odluka Komisije (EU) 2019/2012 od 29. studenoga 2019. o izuzećima na temelju članka 14. Uredbe Komisije (EZ) br. 29/2009 o utvrđivanju zahtjeva u vezi s uslugama podatkovnih veza za jedinstveno europsko nebo (SL L 312, 3.12.2019., str. 95).

*Članak 3.***Oprema zrakoplova i operativna pravila**

Operatori zrakoplova osiguravaju da su njihovi zrakoplovi opremljeni i da se njima upravlja u skladu s pravilima i postupcima utvrđenima u Prilogu I. (dio – COM) i Prilogu II. (dio – SUR).

*Članak 4.***Načini usklađivanja**

1. Agencija razvija prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koji se mogu koristiti za uspostavljanje usklađenosti s ovom Uredbom, Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe.
2. Za uspostavljanje usklađenosti s ovom Uredbom mogu se primjenjivati alternativni načini usklađivanja.
3. Nadležna tijela uspostavljaju sustav za dosljednu evaluaciju usklađenosti svojih alternativnih načina usklađivanja i alternativnih načina usklađivanja organizacija pod njihovim nadzorom s Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju nje.
4. Nadležna tijela obavješćuju Agenciju o svim alternativnim načinima usklađivanja koje fizičke i pravne osobe pod njihovim nadzorom ili ona sama primjenjuju za postizanje usklađenosti s ovom Uredbom.

*Članak 5.***Stavljanje izvan snage**

Uredba (EZ) br. 29/2009 i provedbene uredbe (EU) br. 1206/2011, (EU) br. 1207/2011 i (EU) br. 1079/2012 stavljaju se izvan snage.

*Članak 6.***Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 12. rujna 2023.

Za Komisiju  
Predsjednica  
Ursula VON DER LEYEN

## PRILOG I.

**Komunikacija****(Dio – COM)****AUR.COM.1001 Predmet**

U ovom se dijelu utvrđuju zahtjevi za opremu zrakoplova i operativna pravila u pogledu korištenja zračnog prostora kojima su obuhvaćeni primjenjivi zahtjevi za usluge podatkovnih veza i razmak između govornih kanala.

## GLAVA 1. – USLUGE PODATKOVNIH VEZA

**AUR.COM.2001 Područje primjene**

Ova se glava primjenjuje samo na letove koji se obavljaju kao opći zračni promet u skladu s pravilima instrumentalnog letenja iznad FL 285 unutar zračnog prostora jedinstvenog europskog neba, isključujući zračni prostor koji nije dio regije EUR Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) i Finskog gornjeg područja letnih informacija (UIR) sjeverno od 61° 30' te Švedskog UIR sjeverno od 61° 30'.

**AUR.COM.2005 Zahtjevi za opremu zrakoplova**

1. Operator zrakoplova:
  - (a) osigurava da svaki zrakoplov kojim upravlja ima mogućnost korištenja sljedećih usluga podatkovnih veza:
    - i. sposobnost uspostavljanja komunikacija podatkovnom vezom;
    - ii. upravljanje komunikacijama s kontrolom zračnog prometa (ATC);
    - iii. odobrenja i informacije ATC-a;
    - iv. provjera mikrofona ATC-a.
  - (b) poduzima odgovarajuće mjere kako bi osigurao da se razmjena podataka može uspostaviti između njegovih zrakoplova koji imaju mogućnost podatkovne veze i svih jedinica ATC-a koje mogu kontrolirati letove koje obavlja, uzimajući u obzir moguća ograničenja pokrivenosti svojstvena korištenoj komunikacijskoj tehnologiji.
2. Točka 1. ne primjenjuje se:
  - (a) na zrakoplove čija je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. siječnja 1995.;
  - (b) na zrakoplove čija je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. siječnja 2018. koji su prije tog datuma opremljeni opremom za podatkovnu vezu kojom se osigurava interoperabilnost aplikacija ATS-a preko mreže zrak-zemlja sustava ACARS, koja se prvenstveno upotrebljava kada radarski nadzor nije praktičan;
  - (c) na zrakoplove s certificiranim maksimalnim brojem sjedala za 19 putnika ili manje čija je najveća certificirana masa pri uzlijetanju 45 359 kg (100 000 lb) ili manja, a za koje je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 5. veljače 2020.;
  - (d) na zrakoplove na probnim letovima, zrakoplove koji se isporučuju, letove radi održavanja i letove na kojima sastavni dijelovi podatkovne veze privremeno ne rade pod uvjetima navedenima u primjenjivoj listi minimalne opreme;
  - (e) kombinacije tipova i modela zrakoplova navedene u Dodatku I.;
  - (f) kombinacije tipova i modela zrakoplova navedene u Dodatku II. za koje je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 5. veljače 2020.

**AUR.COM.2010 Operativni postupci i osposobljavanje za DLS**

Operatori zrakoplova poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurali:

- (a) da su njihovi operativni postupci u skladu s ovom glavom i da se to odražava u njihovim operativnim priručnicima; i

- (b) da je osoblje koje radi s opremom za podatkovne veze propisno upoznato s ovom glavom i odgovarajuće osposobljeno za svoje radno mjesto.

#### GLAVA 2. – RAZMAK IZMEĐU GOVORNIH KANALA

##### **AUR.COM.3001 Područje primjene**

Ova se glava primjenjuje samo na letove koji se obavljaju kao opći zračni promet unutar zračnog prostora jedinstvenog europskog neba koji je dio ICAO-ove regije EUR i na kojima se pružaju govorne radiokomunikacijske usluge zrak-zemlja i zemlja-zemlja u frekvencijskom pojasu 117,975 – 137 MHz. Područje letnih informacija (FIR)/UIR Canarias isključeno je iz područja primjene.

##### **AUR.COM.3005 Zahtjevi za opremu zrakoplova**

- (1) Operatori zrakoplova moraju osigurati da sva oprema za glasovnu komunikaciju koja je stavljena u uporabu nakon 17. studenoga 2013. uključuje mogućnost razmaka između kanala od 8,33 kHz i da se može podesiti na razmak između kanala od 25 kHz.
  - (2) Izuzeća od obveze upravljanja zrakoplovom za koji se zahtijeva radijska oprema s mogućnošću razmaka između kanala od 8,33 kHz za slučajeve s ograničenim utjecajem na mrežu, koja su odobrile države članice u skladu s člankom 14. stavkom 2. Provedbene uredbe (EU) br. 1079/2012, i dalje vrijede.
-

Dodatak i.

**Izuzeca navedena u točki 2. podtočki (e) pravila AUR.COM.2005**

Tip/serija/model zrakoplova	Proizvođač	ICAO-ova oznaka tipa
AN-12 – svi	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
IL-76 – svi	Iljušin	IL76
A300 – svi	Airbus	A30B A306 A3ST
A310 – svi	Airbus	A310
A-319/-320/-321 kojima je svjedodžba o plovidbenosti prvi puta izdana od 1. siječnja 1995. do uključivo 5. srpnja 1999.	Airbus	A319 A320 A321
A340 – svi	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
MD-11 – svi	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

---

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

---

## Dodatak II.

**Izuzeca navedena u točki 2. podtočki (f) pravila AUR.COM.2005**

Tip/serija/model zrakoplova	Proizvođač	ICAO-ova oznaka tipa
A330 serija 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
Falcon 2000 – svi	Dassault	F2TH
Falcon 900 – svi	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



## PRILOG II.

**Nadzor****(Dio – SUR)****AUR.SUR.1001 Predmet**

U ovom se dijelu utvrđuju zahtjevi za opremu zrakoplova i operativna pravila u pogledu korištenja zračnog prostora kojima su obuhvaćeni primjenjivi zahtjevi za nadzor.

## GLAVA 1. OVISNI KOOPERATIVNI NADZOR

**AUR.SUR.2001 Područje primjene**

- (1) Ova se glava primjenjuje samo na letove koji se obavljaju kao opći zračni promet u skladu s pravilima instrumentalnog letenja unutar zračnog prostora jedinstvenog europskog neba koji je dio regije EUR Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO).
- (2) Ne dovodeći u pitanje stavak 1., AUR.SUR.2015 se primjenjuje na sve letove koji se obavljaju kao opći zračni promet.

**AUR.SUR.2005 Zahtjevi za opremu zrakoplova**

1. Operatori zrakoplova osiguravaju:
  - (a) da su zrakoplovi opremljeni ispravnim transponderima sekundarnog nadzornog radara koji ispunjavaju sljedeće uvjete:
    - i. imaju sposobnosti za elementarni nadzor u modu S (ELS) tijekom leta;
    - ii. imaju dovoljan kontinuitet da ne predstavljaju operativni rizik;
  - (b) da su zrakoplovi s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova za koje je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 7. lipnja 1995. ili nakon tog datuma opremljeni ispravnim transponderima sekundarnog nadzornog radara koji ispunjavaju sljedeće uvjete:
    - i. imaju mogućnosti za automatski zavisni nadzor – emitiranje (ADS-B) Out s proširenim samouključivanjem (ES) na 1 090 MHz, uz mogućnosti iz točke (a) podtočke i.;
    - ii. imaju dovoljan kontinuitet da ne predstavljaju operativni rizik;
  - (c) da su zrakoplovi s fiksnim krilima s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova za koje je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 7. lipnja 1995. ili nakon tog datuma opremljeni ispravnim transponderima sekundarnog nadzornog radara koji ispunjavaju sljedeće uvjete:
    - i. imaju mogućnosti za poboljšani nadzor u modu S (EHS) u zraku i mogućnosti iz točke (a) podtočke i. i točke (b) podtočke i.;
    - ii. imaju dovoljan kontinuitet da ne predstavljaju operativni rizik.
2. Točka 1. podtočke (b) i (c) ne primjenjuju se na zrakoplove koji pripadaju jednoj od sljedećih kategorija:
  - (a) zrakoplovi koji obavljaju let radi održavanja;
  - (b) zrakoplovi koji se isporučuju za izvoz;
  - (c) zrakoplovi za koje se planira da više neće letjeti nakon 31. listopada 2025.
3. Operatori zrakoplova kojima je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 7. prosinca 2020. moraju ispunjavati zahtjeve iz točke 1. podtočaka (b) i (c), podložno sljedećim uvjetima:
  - (a) prije 7. prosinca 2020. uspostavili su program modernizacije kojim se dokazuje usklađenost s točkom 1. podtočkama (b) i (c);

- (b) za te zrakoplove nisu dodijeljena financijska sredstva Unije da bi ti zrakoplovi ispunili zahtjeve iz točke 1. podtočaka (b) i (c).
4. Operatori zrakoplova osiguravaju da zrakoplovi opremljeni u skladu s točkama 1., 2. i 3. i čija je najveća certificirana masa pri uzlijetanju veća od 5 700 kg ili koji mogu letjeti najvećom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova lete s više različitih antena.

**AUR.SUR.2010 Transponder koji privremeno ne funkcionira**

Ako transponder zrakoplova privremeno nema mogućnost ispunjavanja zahtjeva iz točke 1. podtočaka (b) i (c) pravila AUR.SUR.2005, operatori smiju obavljati operacije tim zrakoplovima najviše tri uzastopna dana.

**AUR.SUR.2015 Transponder i 24-bitna adresa zrakoplova prema ICAO-u**

Operatori osiguravaju da u zrakoplovima kojima obavljaju letove svi transponderi s modom S rade s 24-bitnom ICAO adresom zrakoplova, koja odgovara registraciji koju je dodijelila država u kojoj je zrakoplov registriran.

**AUR.SUR.2020 Operativni postupci i osposobljavanje za nadzor**

Operatori zrakoplova poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurali:

- (a) da su njihovi operativni postupci u skladu s ovom glavom i da se to odražava u njihovim operativnim priručnicima; i
- (b) da je osoblje koje radi s opremom za nadzor propisno upoznato s ovom glavom i odgovarajuće osposobljeno za svoje radno mjesto.
-