

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/587

z dne 29. aprila 2020

o spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1206/2011 o zahtevah glede identifikacije zrakoplova v okviru dejavnosti nadzora za enotno evropsko nebo ter Izvedbene uredbe (EU) št. 1207/2011 o določitvi zahtev glede učinkovitosti in interoperabilnosti nadzora za enotno evropsko nebo

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽¹⁾ in zlasti točke (a) člena 44(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Za zagotovitev varnih in učinkovitih operacij zrakoplovov, aerodromov, upravljanja zračnega prometa, zračne plovbe in evropske mreže za upravljanje zračnega prometa je treba zagotoviti nekatere izboljšave operativnih pravil v zvezi z uporabo zračnega prostora, opremo zrakoplova in upravljanjem zračnega prometa ter sistemi navigacijskih služb zračnega prometa in njihovimi sestavnimi deli, potrebnimi za uporabo zračnega prostora. Zato bi bilo treba v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 1206/2011 ⁽²⁾ in Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 1207/2011 ⁽³⁾ določiti nove in posodobljene zahteve glede interoperabilnosti v zvezi z varnostjo.
- (2) Ob upoštevanju izkušenj, pridobljenih pri stalnem izvajanju zmogljivosti za nadzor v zraku, in zmožnosti zemeljskih sistemov za obdelavo podatkov je potrebna učinkovita in pravočasna namestitve opreme zrakoplova, da se omogoči, da se s celotno nadzorno verigo dosežejo pričakovane koristi v določenih rokih. Spremeniti bi bilo treba merila za izvzetja iz zahtev za opremljanje zrakoplovov, da se zagotovi jasnost glede tega, kateri zrakoplovi morajo biti opremljeni in kateri so upravičeni do izvzetja iz navedenih zahtev. Hkrati bi moralo skupno število opremljenih zrakoplovov ostati učinkovito in ne bi smelo pomeniti nepotrebnega gospodarskega bremena.
- (3) Znatno število opremljenih zrakoplovov je že certificirano v skladu z mednarodnim standardom za dele in naprave za nadzorne sisteme v zraku, ki ustrezajo Prilogi 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV, tretja izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 77. Navedeni standard je povsem v skladu s predvidenimi nadzornimi sistemi. Obveznost uporabe standarda, ki ustreza Prilogi 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV, četrta izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 85, kot je trenutno določeno v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1207/2011, bi pomenila nepotrebno

⁽¹⁾ UL L 212, 22.8.2018, str. 1.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1206/2011 z dne 22. novembra 2011 o zahtevah glede identifikacije zrakoplova v okviru dejavnosti nadzora za enotno evropsko nebo (UL L 305, 23.11.2011, str. 23).

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1207/2011 z dne 22. novembra 2011 o določitvi zahtev glede učinkovitosti in interoperabilnosti nadzora za enotno evropsko nebo (UL L 305, 23.11.2011, str. 35).

gospodarsko breme. Zato bi bilo treba standard, ki ustreza Prilogi 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV, tretja izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 77, obravnavati kot minimalno zahtevo. Posledično bi bilo treba spremeniti minimalne tehnične standarde iz Izvedbene uredbe (EU) št. 1207/2011, ki jih morajo upoštevati operaterji zrakoplovov.

- (4) Državni zrakoplovi, ki opravljajo lete v splošnem zračnem prometu, bi morali biti opremljeni z delujočimi sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki v skladu z zahtevami za civilne zrakoplove iz točk (a) in (c) člena 5 (5) Izvedbene uredbe (EU) št. 1207/2011. Postopki in pogoji, povezani z državnimi zrakoplovi, ki jih ni mogoče opremiti z delujočimi sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, bi morali biti še naprej postopki in pogoji iz člena 8 Izvedbene uredbe (EU) št. 1207/2011.
- (5) Spremeniti bi bilo treba zahteve za formalne dogovore o prenosu nadzornih podatkov med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, da se upoštevajo obstoječi scenariji za distribucijo podatkov, s čimer bi se olajšala izmenjava nadzornih podatkov in preprečile pretirano otežujoče omejitve za ponudnika podatkov.
- (6) Da bi se zagotovila učinkovitost operacij državnih zrakoplovov, bi bilo treba zagotoviti zmožnost evropskega sistema upravljanja zračnega prometa, da se državnim zrakoplovom, vključenim v občutljive operacije in usposabljanja, omogoči opravljanje letov z dodelitvijo diskretnih oznak SSR, ter zato ustrezno spremeniti Izvedbeno uredbo (EU) št. 1206/2011.
- (7) Izbruh pandemije covid-19 in posledični učinek na letalski sektor sta povzročila nepredvidljive ovire, ki operaterjem zrakoplovov preprečujejo izvajanje dejavnosti za uskladitev zrakoplovov z nekaterimi zahtevami iz Izvedbene uredbe (EU) št. 1207/2011. Zato bi bilo treba rok za operaterje zrakoplovov iz člena 5(5), člena 8(1) in člena 8(2) Izvedbene uredbe (EU) št. 1207/2011 preložiti na 7. december 2020, Izvedbeno uredbo (EU) št. 1207/2011 pa bi bilo treba ustrezno spremeniti.
- (8) Izvedbeno uredbo (EU) št. 1206/2011 in Izvedbeno uredbo (EU) št. 1207/2011 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (9) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora iz člena 127(1) Uredbe (EU) 2018/1139 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Priloga II k Izvedbeni uredbi (EU) št. 1206/2011 se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

Člen 2

Izvedbena uredba (EU) št. 1207/2011 se spremeni:

- (1) v členu 2 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Ta uredba se uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa v skladu s pravili instrumentalnega letenja v zračnem prostoru enotnega evropskega neba, razen člena 7(3) in (4), ki se uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa.“;

- (2) v členu 4 se odstavek 4 črta;

- (3) v členu 5 se odstavka 5 in 6 nadomestita z naslednjim:

„5. Operaterji do 7. decembra 2020 zagotovijo, da:

- (a) so zrakoplovi, ki opravljajo lete iz člena 2(2), opremljeni z delujočimi sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki izpolnjujejo naslednje pogoje:
 - (i) imajo zmogljivosti, določene v delu A Priloge II;
 - (ii) imajo zadostno kontinuiteto, da ne predstavljajo operativnega tveganja;

(b) so zrakoplovi, katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja dejanska potovalna hitrost presega 250 vozlov in ki opravljajo lete iz člena 2(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano 7. junija 1995 ali pozneje, opremljeni z delujočimi sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki izpolnjujejo naslednje pogoje:

- (i) imajo zmogljivosti, določene v delih A in B Priloge II;
- (ii) imajo zadostno kontinuiteto, da ne predstavljajo operativnega tveganja;

(c) so zrakoplovi z nepremičnimi krili, katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja dejanska potovalna hitrost presega 250 vozlov in ki opravljajo lete iz člena 2(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano 7. junija 1995 ali pozneje, opremljeni z delujočimi sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki izpolnjujejo naslednje pogoje:

- (i) imajo zmogljivosti, določene v delih A, B in C Priloge II;
- (ii) imajo zadostno kontinuiteto, da ne predstavljajo operativnega tveganja.

Točki (b) in (c) prvega pododstavka se ne uporabljata za zrakoplove, ki opravljajo lete v zračnem prostoru enotnega evropskega neba in spadajo v eno od naslednjih kategorij:

- (i) so namenjeni v vzdrževanje,
- (ii) so namenjeni v izvoz,
- (iii) prenehali bodo opravljati lete do 31. oktobra 2025.

Operaterji zrakoplovov s prvim spričevalom o plovnosti, izdanim pred 7. decembrom 2020, se do 7. junija 2023 uskladijo z zahtevami iz točk (b) in (c) prvega pododstavka, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- (i) pred 7. decembrom 2020 so vzpostavili program za naknadno opremljanje in s tem dokazali skladnost s točkama (b) in (c) prvega pododstavka;
- (ii) navedeni zrakoplovi niso bili deležni nobenih sredstev Unije, ki bi se dodelila za njihovo uskladitev z zahtevami iz točk (b) in (c) prvega pododstavka.

Pri zrakoplovih, katerih odzivniki začasno ne morejo izpolnjevati zahtev iz točk (b) in (c) prvega pododstavka, operaterji z navedenimi zrakoplovi lahko opravljajo lete v zračnem prostoru enotnega evropskega neba največ tri zaporedne dni.

6. Operaterji zagotovijo, da zrakoplovi, opremljeni v skladu z odstavkom 5 in katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja dejanska potovalna hitrost presega 250 vozlov, opravljajo lete z uporabo več anten z najmanjšo zmogljivostjo, kot je določeno v odstavku 3.1.2.10.4 Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV, tretja izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 77.“;

- (4) v členu 5 se odstavek 7 črta;
- (5) v členu 6 se odstavek 2 črta;
- (6) v členu 7 se odstavek 2 črta;
- (7) v členu 7 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice zagotovijo, da je dodelitev 24-bitnega naslova zrakoplovu ICAO, opremljenem z odzivnikom Mode S, v skladu s poglavjem 9 in dodatkom Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek III, druga izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 90.“;

- (8) v členu 8 se odstavek 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„1. Države članice zagotovijo, da državni zrakoplovi najpozneje 7. decembra 2020 izpolnjujejo zahteve iz točke (a) člena 5(5).

2. Države članice zagotovijo, da državni zrakoplovi, namenjeni za prevoz, najpozneje 7. decembra 2020 izpolnjujejo zahteve iz točke (c) člena 5(5).“;

- (9) v člen 8 se vstavi naslednji odstavek 8:

„8. Pri državnih zrakoplovih, katerih odzivniki začasno ne morejo izpolnjevati zahtev iz odstavkov 1 in 2, države članice lahko dovolijo opravljanje letov z navedenimi zrakoplovi v zračnem prostoru enotnega evropskega neba največ tri zaporedne dni.“;

- (10) člen 14 se črta;

(11) vstavi se naslednji člen 14a:

„Člen 14a

Načrti letov

Operaterji neopremljenih državnih zrakoplovov, o katerih se obvesti v skladu s členom 8(3), in operaterji zrakoplovov, ki niso opremljeni v skladu s členom 5(5) in opravljajo lete v zračnem prostoru enotnega evropskega neba, v točko 18 načrta leta vključijo kazalnike SUR/EUADSBX ali SUR/EUEHSX ali SUR/EUELSX ali njihove kombinacije.“;

(12) Priloga II se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi;

(13) Priloga IV se spremeni v skladu s Prilogo III k tej uredbi.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 29. aprila 2020

Za Komisijo

Predsednica

Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA I

Točka 3 Priloge II k Izvedbeni uredbi (EU) št. 1206/2011 se spremeni:

(1) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) zrakoplov, ki je upravičen do dodelitve razvidne oznake v skladu s točko (c) člena 4(6), zapusti prostornino zračnega prostora iz točke 1 ali je drugače preusmerjen iz nje;“;

(2) doda se naslednja točka (d):

„(d) se državni zrakoplovi uporabljajo za nacionalno občutljive operacije ali usposabljanje, kar zahteva varnost in zaupnost.“.

—

PRILOGA II

Priloga II k Izvedbeni uredbi (EU) št. 1207/2011 se spremeni:

(1) del A se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Najmanjša zmogljivost sekundarnega nadzornega odzivnika je Mode S Level 2, ki izpolnjuje merila zmogljivosti in funkcionalnosti iz Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV, tretja izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 77.“;

(b) točka 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Odzivnik prenaša podatke iz točke 4 le prek protokola Mode S. Postopek certifikacije zrakoplova in opreme zajema prenos teh podatkov.“;

(c) točka 6 se črta;

(2) del B se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Najmanjša zmogljivost sekundarnega nadzornega odzivnika je Mode S Level 2, ki izpolnjuje merila zmogljivosti in funkcionalnosti iz Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV, tretja izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 77.“;

(b) točka 15 se nadomesti z naslednjim:

„15. Razen v oblikah, rezerviranih za vojaške namene, odzivnik prenaša podatke iz točke 14 le prek protokola razširjenega nezahtevanega sporočila ADS-B. Postopek certifikacije zrakoplova in opreme zajema prenos teh podatkov.“;

(c) točka 16 se črta;

(3) del C se spremeni:

(a) v točki 2 se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:

„2. Naslednje podatke, če so na voljo na digitalnem vodilu, odzivnik prenaša na zahtevo nadzorne verige na zemlji, in sicer prek protokola Mode S in v oblikah, določenih v dokumentu ICAO št. 9871 (2. izdaja):“;

(b) točka 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Odzivnik prenaša podatke iz točke 3 le prek protokola Mode S. Postopek certifikacije zrakoplova in opreme zajema prenos teh podatkov.“.

—

PRILOGA III

Priloga IV k Izvedbeni uredbi (EU) št. 1207/2011 se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA IV

Zahteve za sklenitev formalnih dogovorov iz člena 5(2)

Formalni dogovori med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa za izmenjavo ali zagotavljanje nadzornih podatkov imajo najmanj naslednjo vsebino:

- (a) podpisnice dogovorov;
 - (b) veljavnost dogovorov;
 - (c) področje uporabe nadzornih podatkov;
 - (d) vire nadzornih podatkov;
 - (e) obliko izmenjave nadzornih podatkov;
 - (f) končno točko, na kateri se zagotovi storitev izmenjave nadzornih podatkov;
 - (g) dogovorjene ravni storitev v smislu:
 - učinkovitosti nadzornih podatkov, kot je določeno v členu 4(3),
 - postopkov v primeru nedelovanja;
 - (h) postopke upravljanja sprememb;
 - (i) dogovore glede poročanja o učinkovitosti in razpoložljivosti, vključno z nepredvideno začasno prekinitvijo;
 - (j) dogovore o upravljanju in usklajevanju;
 - (k) dogovore o varstvu in obveščanju v zvezi z nadzorno verigo na zemlji.“
-