VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2017/386

zo 6. marca 2017,

ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1207/2011, ktorým sa ustanovujú požiadavky na výkonnosť a interoperabilitu sledovania pre jednotné európske nebo

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) ([1]), a najmä na jeho článok 3 ods. 5,

po konzultácii s Výborom pre jednotné európske nebo,

keďže:

(1) Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 1207/2011 ([2]) sa stanovujú požiadavky na systémy, ktoré prispievajú k poskytovaniu údajov prehľadového sledovania, ich komponenty a súvisiace postupy s cieľom zabezpečiť zosúladenie výkonnosti, interoperability a účinnosti uvedených systémov v rámci európskej siete manažmentu letovej prevádzky, ako aj na účely koordinácie civilného a vojenského sektora.

(2) Na to, aby bolo možné lietadlo vybaviť novými alebo modernizovanými schopnosťami, musia mať prevádzkovatelia k dispozícii potrebné špecifikácie zariadení do termínov uvedených v článku 5 ods. 4 a 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1207/2011. Príslušné certifikačné špecifikácie, ktoré vypracovala Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra"), sú do určitej miery v rozpore s požiadavkami vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1207/2011 a mali by byť opätovne zoradené a zosúladené s uvedenými požiadavkami. V dôsledku toho neboli všetci prevádzkovatelia schopní vybaviť svoje nové lietadlá novými funkciami ADS-B „Out" a posilneného módu S do 8. júna 2016.

(3) Zainteresované strany okrem toho oznámili, že v súčasnosti nie sú nainštalované palubné komponenty systémov sledovania vždy v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) č. 1207/2011. Týka sa to najmä predtým nainštalovaných transpondérov so základným módom S, ktoré zjavne nie sú v súlade s najnovším štandardom (ED-73E), ako sa stanovuje v príslušných certifikačných špecifikáciách agentúry. Transpondéry so základným módom S, ktoré nie sú v súlade s danými požiadavkami, sa budú musieť modernizovať. Vzhľadom na požiadavku vybaviť lietadlá aj funkciami ADS-B a posilneného módu S z dôvodu nákladovej efektívnosti bude potrebné uskutočniť len jednu modernizáciu palubných komponentov a zahrnúť do nej všetky tri funkcie.

(4) Termíny, do ktorých musia prevádzkovatelia splniť príslušné požiadavky interoperability uvedené vo vykonávacom nariadení (EÚ) č. 1207/2011, by sa preto mali zmeniť tak, aby sa prevádzkovateľom poskytol dostatočný dodatočný čas na splnenie požiadaviek. Berúc do úvahy dodatočné oneskorenia v súvislosti s certifikáciou a dostupnosťou požadovaných zariadení, ktoré ovplyvňujú hladký priebeh modernizácie existujúcej flotily, už viac nie je vhodné v tejto súvislosti lietadlá rozlišovať na základe dátumu ich individuálnych osvedčení o letovej spôsobilosti.

(5) Na to, aby si splnili svoje povinnosti, pokiaľ ide o ochranu spektra uvedenú v článku 6 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1207/2011, majú členské štáty zabezpečiť, aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb mali potrebné meracie nástroje a prostriedky na dosiahnutie súladu s cieľom zabrániť vzniku škodlivého rušenia pozemnými systémami sledovania. Vzhľadom na to, že uvedené prostriedky na dosiahnutie súladu a nástroje nie sú ľahko dostupné a že termíny, do ktorých musia prevádzkovatelia splniť príslušné požiadavky interoperability, sa týmto menia, termíny, do ktorých majú členské štáty dosiahnuť súlad s príslušnými požiadavkami na ochranu spektra uvedenými vo vykonávacom nariadení (EÚ) č. 1207/2011, by sa mali takisto zmeniť tak, aby členské štáty mali dostatok dodatočného času na splnenie svojich povinností.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1207/2011 z 22. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú požiadavky na výkonnosť a interoperabilitu sledovania pre jednotné európske nebo (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2011, s. 35).

(6) Na zabezpečenie súladu by prevádzkovatelia štátnych lietadiel mali mať možnosť využiť podobný odklad termínov na splnenie povinností ako prevádzkovatelia iných lietadiel. Termíny, do ktorých musia členské štáty zabezpečiť, aby štátne lietadlá boli v súlade s príslušnými požiadavkami vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1207/2011, by sa preto mali takisto zmeniť. Termíny týkajúce sa výnimiek pre určité kategórie lietadiel stanovené v uvedenom vykonávacom nariadení by sa mali takisto upraviť, aby sa zachoval praktický účinok uvedených pravidiel, a odkazy v prílohe II k uvedenému nariadeniu by sa mali aktualizovať.

(7) Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1207/2011 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1207/2011 sa mení takto:

1. Článok 5 sa mení takto:

a) odsek 4 sa vypúšťa;

b) odseky 5, 6 a 7 sa nahrádzajú takto:

„5. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby najneskôr do 7. júna 2020:

a) lietadlá prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru so schopnosťami stanovenými v časti A prílohy II;

b) lietadlá s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré okrem schopností stanovených v časti A prílohy II disponujú schopnosťami stanovenými v časti B uvedenej prílohy;

c) lietadlá s pevnými krídlami s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 boli vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré okrem schopností stanovených v časti A prílohy II disponujú schopnosťami stanovenými v časti C uvedenej prílohy.

6. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby lietadlá vybavené v súlade s odsekom 5, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť presahuje 5 700 kg alebo ktorých maximálna skutočná cestovná rýchlosť letu je vyššia ako 250 uzlov, boli prevádzkované s výberovým anténovým príjmom podľa odseku 3.1.2.10.4 prílohy 10 k Chicagskému dohovoru zväzok IV, štvrté vydanie vrátane všetkých zmien až po č. 85.

7. Členské štáty môžu uložiť prepravné požiadavky v súlade s odsekom 5 písm. b) všetkým lietadlám prevádzkujúcim lety uvedené v článku 2 ods. 2 v oblastiach, kde služby sledovania pomocou údajov prehľadového sledovania stanovených v časti B prílohy II poskytujú poskytovatelia leteckých navigačných služieb.“

(2) V článku 6 ods. 1 a 3 sa dátum „5. februára 2015“ nahrádza dátumom „2. januára 2020“.

(3) V článku 8 sa odseky 1, 2 a 3 nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá prevádzkované v súlade s článkom 2 ods. 2 boli najneskôr do 7. júna 2020 vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré disponujú schopnosťami stanovenými v časti A prílohy II.

2. Členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá prepravného typu s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov prevádzkované v súlade s článkom 2 ods. 2 boli najneskôr do 7. júna 2020 vybavené transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré okrem schopností stanovených v časti A prílohy II disponujú schopnosťami stanovenými v časti B a časti C uvedenej prílohy.

3. Členské štáty oznámia Komisii najneskôr do 1. januára 2019 zoznam štátnych lietadiel, ktoré nie je možné vybaviť transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v časti A prílohy II, ako aj dôvody nevybavenia.

Členské štáty najneskôr do 1. januára 2019 oznámia Komisii zoznam štátnych lietadiel prepravného typu s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo s maximálnou skutočnou cestovnou rýchlosťou letu vyššou ako 250 uzlov, ktoré nie je možné vybaviť transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v časti B a časti C prílohy II, ako aj dôvody nevybavenia.

Dôvod nevybavenia musí byť jeden z týchto dôvodov:

a) závažné technické dôvody;

b) štátne lietadlá prevádzkované v súlade s článkom 2 ods. 2, ktoré budú najneskôr do 1. januára 2024 mimo prevádzky;

c) prekážky pri obstarávaní.“

(4) Článok 14 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa dátum „8. júna 2016“ nahrádza dátumom „7. júna 2020“;

b) v odseku 3 sa dátum „1. júla 2017“ nahrádza dátumom „1. januára 2019“.

(5) Príloha II sa mení takto:

a) nadpis časti A sa nahrádza takto:

„Časť A: Schopnosti transpondéra sekundárneho prehľadového radaru uvedené v článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 5 písm. a), článku 7 ods. 2 a článku 8 ods. 1 a 3.“;

b) nadpis časti B sa nahrádza takto:

„Časť B: Schopnosti transpondéra sekundárneho prehľadového radaru uvedené v článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 5 písm. b), článku 5 ods. 7, článku 7 ods. 2 a článku 8 ods. 2 a 3.“;

c) nadpis časti C sa nahrádza takto:

„Časť C: Dodatočné schopnosti transpondéra sekundárneho prehľadového radaru uvedené v článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 5 písm. c), článku 7 ods. 2, článku 8 ods. 2 a 3 a článku 14 ods. 1“.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 6. marca 2017

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER