II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/587

ze dne 29. dubna 2020,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1206/2011, kterým se stanoví požadavky na identifikaci letadla pro účely přehledu v jednotném evropském nebi, a prováděcí nařízení (EU) č. 1207/2011, kterým se stanoví požadavky na výkonnost a interoperabilitu přehledu v jednotném evropském nebi

(Text s významem pro EHP)

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) Pro zajištění bezpečného a účinného provozu letadel, letišť, uspořádání letového provozu, letové navigace a Evropské sítě uspořádání letového provozu je nezbytné stanovit určitá zlepšení provozních pravidel týkajících se využívání vzdušného prostoru, letových přístrojů a systémů uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a jejich složek nutných k využívání vzdušného prostoru. V prováděcím nařízení Komise (EU) č. 1206/2011 ([2]) a prováděcím nařízení Komise (EU) č. 1207/2011 ([3]) by proto měly být stanoveny nové a aktualizované požadavky na interoperabilitu související s bezpečností.

(2) S ohledem na zkušenosti z probíhající realizace schopnosti palubního přehledu a schopnosti pozemních systémů zpracovávat údaje je nezbytné zajistit účinnou a včasnou instalaci letových přístrojů, aby celý řetězec v rámci přehledu mohl dosáhnout očekávaných přínosů ve stanovených lhůtách. Kritéria pro výjimky z požadavků na vybavení letadel by měla být změněna tak, aby byla zajištěna jasnost, pokud jde o to, která letadla mají být odpovídajícím způsobem vybavena a kterým má být udělena výjimka z těchto požadavků. Celkový počet vybavených letadel by měl zároveň zůstat efektivní a neměl by představovat nepřiměřenou ekonomickou zátěž.

(3) Významný počet vybavených letadel již byl certifikován v souladu s mezinárodní normou pro palubní části a zařízení pro přehledové systémy, odpovídající příloze 10 svazku IV Chicagské úmluvy (3. vydání), včetně všech změn až do č. 77. Uvedená norma je plně v souladu s předpokládanými přehledovými systémy. Zavedení povinného používání normy odpovídající příloze 10 svazku IV Chicagské úmluvy (4. vydání), včetně všech změn až do č. 85, jak je v současné době stanoveno v příloze II prováděcího nařízení (EU) č. 1207/2011, by představovalo

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) 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).

([3]) 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).

neúměrnou ekonomickou zátěž. Za minimální požadavek by proto měla být považována norma odpovídající příloze 10 svazku IV Chicagské úmluvy (3. vydání), včetně všech změn až do č. 77. Proto by měly být odpovídajícím způsobem změněny minimální technické normy stanovené v prováděcím nařízení (EU) č. 1207/2011, které musí provozovatelé letadel splňovat.

(4) Státní letadla provozovaná v rámci všeobecného letového provozu by měla být vybavena provozuschopnými odpovídači sekundárního přehledového radaru v souladu s požadavky použitelnými na civilní letadla, které jsou stanoveny v čl. 5 odst. 5 písm. a) a c) prováděcího nařízení (EU) č. 1207/2011. Pokud jde o státní letadla, která nemohou být vybavena provozuschopnými odpovídači sekundárního přehledového radaru, měly by se nadále použít postupy a podmínky stanovené v článku 8 prováděcího nařízení (EU) č. 1207/2011.

(5) Požadavky na formální ujednání pro předávání přehledových dat mezi poskytovateli letových navigačních služeb by měly být změněny tak, aby odrážely stávající scénáře pro šíření dat s cílem usnadnit výměnu přehledových dat a zabránit nepřiměřeným omezujícím těžkostem u poskytovatele služeb.

(6) Aby byla zajištěna účinnost provozu státních letadel, mělo by se stanovit, že evropský systém uspořádání letového provozu musí být schopen zajistit, aby uvedená státní letadla zapojená do citlivých operací a výcviku mohla být provozována s přidělením individuálních kódů SSR, a proto by mělo být odpovídajícím způsobem změněno prováděcí nařízení (EU) č. 1206/2011.

(7) Propuknutí pandemie Covid-19 a z ní vyplývající dopad na odvětví letecké dopravy vedly k nepředvídatelným překážkám, které provozovatelům letadel brání pokračovat v jejich činnostech, jejichž cílem je uvést letadla do souladu s určitými požadavky prováděcího nařízení (EU) č. 1207/2011. Lhůta pro provozovatele letadel stanovená v čl. 5 odst. 5, čl. 8 odst. 1 a čl. 8 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 1207/2011 by proto měla být prodloužena do dne 7. prosince 2020 a prováděcí nařízení (EU) č. 1207/2011 by mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(8) Prováděcí nařízení (EU) č. 1206/2011 a prováděcí nařízení (EU) č. 1207/2011 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 127 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha II prováděcího nařízení (EU) č. 1206/2011 se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2

Prováděcí nařízení (EU) č. 1207/2011 se mění takto:

1) v článku 2 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Toto nařízení se vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu v souladu s pravidly pro let podle přístrojů ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, s výjimkou čl. 7 odst. 3 a čl. 7 odst. 4, které se vztahují na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu.“;

2) v článku 4 se zrušuje odstavec 4;

3) v článku 5 se odstavce 5 a 6 nahrazují tímto:

„5. Do dne 7. prosince 2020 provozovatelé zajistí, aby:

a) letadla provozovaná při letech uvedených v čl. 2 odst. 2 byla vybavena provozuschopnými odpovídači sekundárního přehledového radaru, které splňují tyto podmínky:

i) mají schopnosti stanovené v části A přílohy II;

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, jež jsou provozována při letech uvedených v čl. 2 odst. 2, s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé dne 7. června 1995 nebo po tomto datu, byla vybavena provozuschopnými odpovídači sekundárního přehledového radaru, které splňují tyto podmínky:

i) mají schopnosti stanovené v částech A a B přílohy II;

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, jež jsou provozována při letech uvedených v čl. 2 odst. 2, s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé dne 7. června 1995 nebo po tomto datu, byla vybavena provozuschopnými odpovídači sekundárního přehledového radaru, které splňují tyto podmínky:

i) mají schopnosti stanovené v částech A, B a C přílohy II;

ii) mají kontinuitu dostatečnou na to, aby nepředstavovaly provozní riziko.

Písmena b) a c) prvního pododstavce se nepoužijí na letadla, která jsou provozována ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe a která patří do jedné z těchto kategorií:

i) jejich let je realizován za účelem provedení údržby;

ii) jejich let je realizován za účelem vývozu;

iii) jejich provoz skončí do dne 31. října 2025.

Provozovatelé letadel s prvním osvědčením letové způsobilosti vydaným přede dnem 7. prosince 2020 musí do dne 7. června 2023 splnit požadavky stanovené v prvním pododstavci písm. b) a c) za těchto podmínek:

i) zavedli přede dnem 7. prosince 2020 program modernizace, který prokazuje soulad s prvním pododstavcem písm. b) a c);

ii) uvedená letadla nevyužila žádné finanční prostředky Unie poskytnuté za účelem uvedení těchto letadel do souladu s požadavky stanovenými v prvním pododstavci písm. b) a c).

V případě letadla, u nějž schopnost odpovídačů splňovat požadavky prvního pododstavce písm. b) a c) dočasně nefunguje, jsou provozovatelé oprávněni provozovat uvedené letadlo ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe po dobu nejvýše 3 po sobě následujících dnů.

6. Provozovatelé zajistí, aby letadla vybavená v souladu s odstavcem 5 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 s minimální výkonností předepsanou v bodě 3.1.2.10.4 přílohy 10 svazku IV Chicagské úmluvy (3. vydání), včetně všech změn až do č. 77.“;

4) v článku 5 se zrušuje odstavec 7;

5) v článku 6 se zrušuje odstavec 2;

6) v článku 7 se zrušuje odstavec 2;

7) v článku 7 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Členské státy zajistí, aby přidělení ICAO 24bitové adresy letadla letadlům vybaveným odpovídačem módu S bylo v souladu s hlavou 9 a jejím dodatkem k příloze 10 svazku III Chicagské úmluvy (2. vydání), včetně všech změn až do č. 90.“;

8) v článku 8 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„1. Členské státy zajistí, aby nejpozději do dne 7. prosince 2020 byla státní letadla v souladu s čl. 5 odst. 5 písm. a).

2. Členské státy zajistí, aby nejpozději do dne 7. prosince 2020 byla státní letadla přepravního typu v souladu s čl. 5 odst. 5 písm. c).“;

9) v článku 8 se doplňuje nový odstavec 8, který zní:

„8. V případě státního letadla, u nějž schopnost odpovídačů splňovat požadavky odstavců 1 a 2 dočasně nefunguje, jsou členské státy oprávněny povolit provoz uvedeného letadla ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe po dobu nejvýše 3 po sobě následujících dnů.“;

10) článek 14 se zrušuje;

11) vkládá se nový článek 14a, který zní:

„Článek 14a

Letové plány

Provozovatelé nevybavených státních letadel oznámených podle čl. 8 odst. 3 a provozovatelé letadel nevybavených v souladu s čl. 5 odst. 5, která jsou provozována ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, zahrnou do položky 18 letového plánu ukazatele SUR/EUADSBX nebo SUR/EUEHSX nebo SUR/EUELSX nebo jejich kombinaci.“;

12) příloha II se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení;

13) příloha IV se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Článek 3

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 29. dubna 2020.

Za Komisi
Ursula VON DER LEYEN
Předsedkyně

PŘÍLOHA I

Bod 3 přílohy II prováděcího nařízení (EU) č. 1206/2011 se mění takto:

1) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) letadla, která jsou způsobilá pro přidělení kódu viditelnosti stanoveného v čl. 4 odst. 6 písm. c), vystoupí nebo jsou jinak odkloněna z části vzdušného prostoru uvedeného v bodě 1;“

2) doplňuje se nové písmeno d), které zní:

„d) státní letadla zapojená do operací nebo výcviku citlivých z hlediska daného státu, které vyžadují bezpečnost a důvěrnost.“

PŘÍLOHA II

Příloha II prováděcího nařízení (EU) č. 1207/2011 se mění takto:

1) část A se mění takto:

   a) bod 1 se nahrazuje tímto:

      „1. Minimální schopností odpovídače sekundárního přehledového radaru je mód S úrovně 2es, který splňuje kritéria výkonnosti a funkce uvedená v příloze 10 svazku IV Chicagské úmluvy (3. vydání), včetně všech změn až do č. 77.“;

   b) bod 5 se nahrazuje tímto:

      „5. Položky dat uvedené v bodě 4 jsou vysílány odpovídačem pouze prostřednictvím protokolu módu S. Proces certifikace letadla a vybavení zahrnuje vysílání uvedených položek dat.“;

   c) bod 6 se zrušuje;

2) část B se mění takto:

   a) bod 1 se nahrazuje tímto:

      „1. Minimální schopností odpovídače sekundárního přehledového radaru je mód S úrovně 2es, který splňuje kritéria výkonnosti a funkce uvedená v příloze 10 svazku IV Chicagské úmluvy (3. vydání), včetně všech změn až do č. 77.“;

   b) bod 15 se nahrazuje tímto:

      „15. S výjimkou formátů vyhrazených pro vojsko jsou položky dat uvedené v bodě 14 vysílány odpovídačem pouze prostřednictvím protokolu ADS-B rozšířeného dotazovacího signálu. Proces certifikace letadla a vybavení zahrnuje vysílání těchto položek dat.“;

   c) bod 16 se zrušuje;

3) část C se mění takto:

   a) v bodě 2 se úvodní věta nahrazuje tímto:

      „2. Odpovídač vysílá na žádost pozemního řetězce v rámci přehledu prostřednictvím protokolu módu S a v souladu s formáty stanovenými v dokumentu ICAO č. 9871 (2. vydání) tyto položky dat, pokud jsou dostupné v digitální sběrnici:“;

   b) bod 4 se nahrazuje tímto:

      „4. Položky dat uvedené v bodě 3 jsou vysílány odpovídačem pouze prostřednictvím protokolu módu S. Proces certifikace letadla a vybavení zahrnuje vysílání těchto položek dat.“

PŘÍLOHA III

Příloha IV prováděcího nařízení (EU) č. 1207/2011 se nahrazuje tímto:

„Příloha IV

Požadavky na stanovení formálních ujednání podle čl. 5 odst. 2

Formální ujednání mezi poskytovateli letových navigačních služeb pro výměnu nebo poskytování přehledových dat obsahují přinejmenším tyto položky:

a) strany ujednání;

b) dobu platnosti ujednání;

c) oblast působnosti přehledových dat;

d) zdroje přehledových dat;

e) formát výměny přehledových dat;

f) služební místo dodání přehledových dat;

g) dohodnuté úrovně služeb z hlediska:

— výkonnosti přehledových dat, jak je stanovena v čl. 4 odst. 3,

— postupů v případě neprovozuschopnosti;

h) postupy uspořádání změn;

i) ujednání o podávání zpráv týkajících se výkonnosti a dostupnosti včetně nepředvídaného výpadku;

j) ujednání týkající se uspořádání a koordinace;

k) ujednání týkající se zabezpečení pozemního řetězce v rámci přehledu a oznamování.“