II

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/587

od 29. travnja 2020.

o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 1206/2011 o utvrđivanju zahtjeva u vezi s identifikacijom zrakoplova u okviru nadzora za jedinstveno europsko nebo i Provedbene uredbe (EU) br. 1207/2011 o utvrđivanju zahtjeva u vezi s učinkovitošću i interoperabilnošću nadzora za jedinstveno europsko nebo

(Tekst značajan za EGP)

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 ([1]), a posebno njezin članak 44. stavak 1. točku (a),

budući da:

(1) Kako bi se osigurale sigurne i učinkovite operacije zrakoplova, aerodroma, upravljanja zračnim prometom, zračne plovidbe i Europske mreže za upravljanje zračnim prometom, potrebno je propisati određena poboljšanja operativnih pravila povezanih s korištenjem zračnog prostora, zrakoplovnom opremom i upravljanjem zračnim prometom te sustavima pružanja usluga u zračnoj plovidbi i njihovim sastavnim dijelovima potrebnima za korištenje zračnog prostora. Stoga bi u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 1206/2011 ([2]) i Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 1207/2011 ([3]) trebalo utvrditi nove i ažurirane zahtjeve za interoperabilnost povezane sa sigurnošću.

(2) Uzimajući u obzir iskustva iz tekućeg uvođenja kapaciteta za nadzor u zraku i sposobnosti zemaljskih sustava za obradu podataka, potrebna je djelotvorna i pravovremena ugradnja zrakoplovne opreme kako bi se omogućilo da cjelokupni nadzorni lanac ostvari očekivane koristi unutar utvrđenih rokova. Trebalo bi izmijeniti kriterije za izuzeća od zahtjeva za opremanje zrakoplova kako bi se pojasnilo koji zrakoplovi moraju biti opremljeni i koji će zrakoplovi imati pravo na izuzeće od tih zahtjeva. Istodobno, ukupan broj opremljenih zrakoplova trebao bi ostati efikasan i ne bi trebao predstavljati nepotrebno gospodarsko opterećenje.

(3) Znatan broj opremljenih zrakoplova već je certificiran u skladu s međunarodnim standardom za dijelove i uređaje za nadzorne sustave u zrakoplovu, koji odgovara Prilogu 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., treće izdanje, uključujući sve izmjene do br. 77. Taj je standard u potpunosti kompatibilan s predviđenim nadzornim sustavima. Obvezivanjem na primjenu standarda koji odgovara Prilogu 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., četvrto izdanje, uključujući sve izmjene do br. 85., kako je trenutačno propisano Prilogom II. Provedbenoj uredbi (EU)

([1]) SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

([2]) 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.).

([3]) 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.).

br. 1207/2011, nametnulo bi se nepotrebno gospodarsko opterećenje. Stoga bi minimalnim zahtjevom trebalo smatrati standard koji odgovara Prilogu 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., treće izdanje, uključujući sve izmjene do br. 77. Zbog toga bi trebalo izmijeniti minimalne tehničke standarde koje operatori zrakoplova moraju ispunjavati, a koji su utvrđeni Provedbenom uredbom (EU) br. 1207/2011.

(4) Državne zrakoplove koji obavljaju letove u općem zračnom prometu trebalo bi opremiti ispravnim transponderima sekundarnog nadzornog radara u skladu sa zahtjevima koji se primjenjuju na civilne zrakoplove iz članka 5. stavka 5. točaka (a) i (c) Provedbene uredbe (EU) br. 1207/2011. Postupci i uvjeti povezani s državnim zrakoplovima koji ne mogu biti opremljeni ispravnim transponderima sekundarnog nadzornog radara trebali bi ostati oni utvrđeni člankom 8. Provedbene uredbe (EU) br. 1207/2011.

(5) Trebalo bi izmijeniti zahtjeve za službene sporazume o prijenosu nadzornih podataka između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi tako da se uzmu u obzir postojeći scenariji za distribuciju podataka kako bi se olakšala razmjena nadzornih podataka te izbjegla prekomjerna zahtjevna ograničenja za pružatelja podataka.

(6) Kako bi se osigurala djelotvornost operacija državnih zrakoplova, trebalo bi uspostaviti sposobnost europskog sustava upravljanja zračnim prometom da osigura da državni zrakoplovi uključeni u osjetljive operacije i osposobljavanje mogu letjeti s dodijeljenim diskrecijskim SSR kodovima te na odgovarajući način izmijeniti Provedbenu uredbu (EU) br. 1206/2011.

(7) Pandemija bolesti COVID-19 i posljedični utjecaj na zrakoplovni sektor doveli su do nepredvidljivih prepreka koje operatore zrakoplova sprečavaju da nastave sa svojim aktivnostima u svrhu uspostavljanja sukladnosti zrakoplova s određenim zahtjevima Provedbene uredbe (EU) br. 1207/2011. Stoga bi rok za operatore zrakoplova utvrđen u članku 5. stavku 5., članku 8. stavku 1. i članku 8. stavku 2. Provedbene uredbe (EU) br. 1207/2011 trebalo pomaknuti na 7. prosinca 2020., a Provedbenu uredbu (EU) br. 1207/2011 trebalo bi na odgovarajući način izmijeniti.

(8) Provedbenu uredbu (EU) br. 1206/2011 i Provedbenu uredbu (EU) br. 1207/2011 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

(9) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem odbora iz članka 127. stavka 1. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog II. Provedbenoj uredbi (EU) br. 1206/2011 mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi.

Članak 2.

Provedbena uredba (EU) br. 1207/2011 mijenja se kako slijedi:

(1) u članku 2. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ova se Uredba primjenjuje na sve letove u općem zračnom prometu koji lete u skladu s pravilima instrumentalnog letenja unutar zračnog prostora jedinstvenog europskog neba uz iznimku članka 7. stavka 3. i članka 7. stavka 4. koji se primjenjuju na sve letove u općem zračnom prometu.”;

(2) u članku 4. briše se stavak 4.;

(3) u članku 5. stavci 5. i 6. zamjenjuju se sljedećim:

„5. Do 7. prosinca 2020. operatori su se dužni pobrinuti:

(a) da su zrakoplovi koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2. opremljeni ispravnim transponderima sekundarnog nadzornog radara koji ispunjavaju sljedeće uvjete:

i. imaju mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II.;

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, koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2. i 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 navedene u dijelovima A i B Priloga II.;

ii. imaju dovoljan kontinuitet da ne predstavljaju operativni rizik;

(c) da su zrakoplovi s nepomičnim krilima i najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova, koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2. i 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 navedene u dijelovima A, B i C Priloga II.;

ii. imaju dovoljan kontinuitet da ne predstavljaju operativni rizik.

Točke (b) i (c) prvog podstavka ne primjenjuju se na zrakoplove koji obavljaju letove unutar zračnog prostora jedinstvenog europskog neba i koji pripadaju jednoj od sljedećih kategorija:

i. obavljaju let radi provođenja održavanja;

ii. obavljaju let radi izvoza;

iii. prestat će letjeti najkasnije 31. listopada 2025.

Operatori zrakoplova za koje je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 7. prosinca 2020. moraju se do 7. lipnja 2023. uskladiti sa zahtjevima utvrđenima u točkama (b) i (c) prvog podstavka ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

i. prije 7. prosinca 2020. uspostavili su program modernizacije kojim se dokazuje usklađenost s točkama (b) i (c) prvog podstavka;

ii. za te zrakoplove nisu dodijeljena financijska sredstva Unije da bi ti zrakoplovi ispunili zahtjeve iz točaka (b) i (c) prvog podstavka.

Kad je riječ o zrakoplovima čiji transponderi privremeno nemaju mogućnost ispunjavanja zahtjeva iz točaka (b) i (c) prvog podstavka, operateri imaju pravo obavljati operacije tim zrakoplovima u zračnom prostoru jedinstvenog europskog neba najviše tri uzastopna dana.

6. Operatori su se dužni pobrinuti da zrakoplovi opremljeni u skladu sa stavkom 5. koji imaju najveću certificiranu masu pri uzlijetanju veću od 5 700 kg ili maksimalnu stvarnu putnu brzinu veću od 250 čvorova obavljaju letove s višestrukim prijemom, uz minimalne performanse kako su propisane u točki 3.1.2.10.4. Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., treće izdanje, uključujući sve izmjene do br. 77.";

(4) u članku 5. briše se stavak 7.;

(5) u članku 6. briše se stavak 2.;

(6) u članku 7. briše se stavak 2.;

(7) u članku 7. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Države članice moraju osigurati da dodjela 24-bitne ICAO adrese zrakoplovima opremljenima transponderom Mode S ispunjava zahtjeve iz poglavlja 9. i njegova Dodatka, Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak III., drugo izdanje, uključujući sve izmjene do br. 90.";

(8) u članku 8. stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Države članice moraju osigurati da najkasnije do 7. prosinca 2020. državni zrakoplovi ispunjavaju zahtjeve iz članka 5. stavka 5. točke (a).

2. Države članice moraju osigurati da najkasnije do 7. prosinca 2020. državni zrakoplovi namijenjeni za prijevoz ispunjavaju zahtjeve iz članka 5. stavka 5. točke (c).";

(9) u članku 8. umeće se stavak 8.:

„8. Kad je riječ o državnim zrakoplovima čiji transponderi privremeno nemaju mogućnost ispunjavanja zahtjeva iz stavaka 1. i 2., države članice imaju pravo dopustiti upravljanje tim zrakoplovima u zračnom prostoru jedinstvenog europskog neba najviše tri uzastopna dana.";

(10) članak 14. briše se;

(11) umeće se članak 14.a:

„*Članak 14.a*

Planovi leta

Operatori neopremljenih državnih zrakoplova o kojima je obaviješteno u skladu s člankom 8. stavkom 3. i operatori zrakoplova koji nisu opremljeni u skladu s člankom 5. stavkom 5., a koji obavljaju letove u zračnom prostoru jedinstvenog europskog neba moraju uvrstiti pokazatelje SUR/EUADSBX ili SUR/EUEHSX ili SUR/EUELSX ili njihovu kombinaciju u stavku 18. plana leta.”;

(12) Prilog II. mijenja se u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi;

(13) Prilog IV. mijenja se u skladu s Prilogom III. ovoj Uredbi.

Članak 3.

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 29. travnja 2020.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG I

Točka 3. Priloga II. Provedbenoj uredbi (EU) br. 1206/2011 mijenja se kako slijedi:

(1) podtočka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) zrakoplov koji ispunjava uvjete za dodjelu koda uočljivosti u skladu s člankom 4. stavkom 6. točkom (c) iziđe iz ili je preusmjeren izvan područja zračnog prostora iz točke 1.;”;

(2) dodaje se podtočka (d):

„(d) državni zrakoplovi sudjeluju u nacionalno osjetljivim operacijama ili osposobljavanju koji zahtijevaju sigurnost i povjerljivost.”

PRILOG II.

Prilog II. Provedbenoj uredbi (EU) br. 1207/2011 mijenja se kako slijedi:

(1) dio A mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Minimalna mogućnost transpondera sekundarnog nadzornog radara je Mode S Level 2 koji ispunjava kriterije performansi i funkcionalnosti iz Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., treće izdanje, uključujući sve izmjene do br. 77.";

(b) točka 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Podaci iz točke 4. šalju se transponderom isključivo putem protokola Mode S. Postupak certifikacije zrakoplova i opreme obuhvaća prijenos tih podataka.";

(c) točka 6. briše se;

(2) dio B mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Minimalna mogućnost transpondera sekundarnog nadzornog radara je Mode S Level 2 koji ispunjava kriterije performansi i funkcionalnosti iz Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., treće izdanje, uključujući sve izmjene do br. 77.";

(b) točka 15. zamjenjuje se sljedećim:

„15. Uz iznimku formata rezerviranih za vojne svrhe, podaci iz točke 14. šalju se transponderom isključivo putem proširenog protokola samouključivanja ADS-B sustava. Postupak certifikacije zrakoplova i opreme obuhvaća prijenos tih podataka.";

(c) točka 16. briše se;

(3) dio C mijenja se kako slijedi:

(a) u točki 2. uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„2. Sljedeći podaci, ako se nalaze na digitalnoj sabirnici, šalju se transponderom na zahtjev zemaljskog nadzornog lanca putem protokola Mode S u skladu s formatima navedenima u dokumentu ICAO-a br. 9871 (2. izdanje):";

(b) točka 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Podaci iz točke 3. šalju se transponderom isključivo putem protokola Mode S. Postupak certifikacije zrakoplova i opreme obuhvaća prijenos tih podataka."

PRILOG III.

Prilog IV. Provedbenoj uredbi (EU) br. 1207/2011 zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG IV

Zahtjevi za sklapanje formalnih sporazuma iz članka 5. stavka 2.

Formalni sporazumi između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi za razmjenu ili pružanje nadzornih podataka uključuju najmanje sljedeći sadržaj:

(a) stranke u sporazumu;

(b) razdoblje valjanosti sporazuma;

(c) opseg nadzornih podataka;

(d) izvori nadzornih podataka;

(e) format razmjene nadzornih podataka;

(f) točka isporuke usluge nadzornih podataka;

(g) dogovorene razine usluge u smislu:

— učinkovitosti nadzornih podataka kako je utvrđeno u članku 4. stavku 3.,

— postupaka u slučaju neispravnosti;

(h) postupci upravljanja promjenama;

(i) dogovori o izvješćivanju u odnosu na učinkovitost i raspoloživost, uključujući nepredviđene prekide rada;

(j) dogovori o upravljanju i koordinaciji;

(k) dogovori o zaštiti i obavješćivanju koji se odnose na zemaljski nadzorni lanac.”