II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/587

z 29. apríla 2020,

ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1206/2011, ktorým sa ustanovujú požiadavky na identifikáciu lietadla pre sledovanie v rámci jednotného európskeho neba a 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 (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 44 ods. 1 písm. a),

keďže:

(1) Aby sa zaistila bezpečná a efektívna prevádzka lietadiel, letísk, manažmentu letovej prevádzky, leteckej navigácie a európskej siete manažmentu letovej prevádzky, je potrebné zabezpečiť určité zlepšenia prevádzkových pravidiel týkajúcich sa využívania vzdušného priestoru, vybavenia lietadiel a systémov manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a ich komponentov potrebných na využívanie vzdušného priestoru. Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 1206/2011 ([2]) a vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 1207/2011 ([3]) by sa preto mali stanoviť nové a aktualizované požiadavky na interoperabilitu súvisiace s bezpečnosťou.

(2) S prihliadnutím na skúsenosti z prebiehajúcej implementácie schopnosti palubného sledovania a schopnosti pozemných systémov spracovávať údaje, je potrebné zabezpečiť účinnú a včasnú inštaláciu vybavenia lietadla, aby sa v rámci stanovených lehôt mohol dosiahnuť očakávaný prínos celej siete sledovania. Kritériá pre výnimky z požiadaviek na vybavenie lietadiel by sa mali zmeniť tak, aby sa zabezpečila jednoznačnosť, pokiaľ ide o to, ktoré lietadlá majú byť vybavené a ktoré majú byť z týchto požiadaviek vyňaté. Celkový počet vybavených lietadiel by mal zároveň zostať efektívny a nemal by predstavovať neprimeranú hospodársku záťaž.

(3) Značný počet vybavených lietadiel je už certifikovaný v súlade s medzinárodnou normou pre palubné časti a zariadenia pre systémy sledovania, ktorá zodpovedá prílohe 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok IV, tretie vydanie, vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 77. Táto norma je plne v súlade s predpokladanými systémami sledovania. Zavedenie povinnosti používať normu podľa prílohy 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok IV, štvrté vydanie vrátane všetkých zmien až po č. 85, ako sa v súčasnosti stanovuje v prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1206/2011 z 22. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú požiadavky na identifikáciu lietadla pre sledovanie v rámci jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2011, s. 23).

([3]) 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).

(EÚ) č. 1207/2011, by predstavovalo neprimeranú hospodársku záťaž. Za minimálnu požiadavku by sa preto mala považovať norma zodpovedajúca prílohe 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok IV, tretie vydanie vrátane všetkých zmien až po č. 77. Preto by sa mali zmeniť minimálne technické normy, ktoré majú prevádzkovatelia lietadiel dodržiavať, stanovené vo vykonávacom nariadení (EÚ) č. 1207/2011.

(4) Štátne lietadlá prevádzkované vo všeobecnej letovej prevádzke by mali byť vybavené prevádzkyschopnými transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru v súlade s požiadavkami platnými pre civilné lietadlá uvedenými v článku 5 ods. 5 písm. a) a c) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1207/2011. Pre štátne lietadlá, ktoré nemôžu byť vybavené prevádzkyschopnými transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, by aj naďalej mali platiť postupy a podmienky stanovené v článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1207/2011.

(5) Požiadavky na formálne dohody o prenose údajov prehľadového sledovania medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb by sa mali zmeniť tak, aby zohľadňovali existujúce scenáre na šírenie údajov s cieľom uľahčiť výmenu údajov prehľadového sledovania a vyhnúť sa nadmerným a náročným obmedzeniam pre poskytovateľa odovzdávajúceho údaje.

(6) S cieľom zabezpečiť účinnosť prevádzky štátnych lietadiel by sa malo stanoviť, že európsky systém ATM musí byť schopný zabezpečiť, aby uvedené štátne lietadlá zapojené do citlivých operácií a výcviku boli schopné prevádzky s prideľovaním individuálnych kódov SSR, a preto by sa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1206/2011 malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(7) Vypuknutie pandémie vírusu Covid-19 a následný vplyv na odvetvie leteckej dopravy viedli k nepredvídateľným prekážkam, ktoré prevádzkovateľom lietadiel bránia mohli vykonávať činnosti, ktorých cieľom je uviesť lietadlá do súladu s určitými požiadavkami vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1207/2011. V dôsledku toho by sa lehota pre prevádzkovateľov lietadiel stanovená v článku 5 ods. 5 a článku 8 ods. 1 a 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1207/2011 mala predĺžiť do 7. decembra 2020 a vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1207/2011 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(8) Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1206/2011 a vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1207/2011 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(9) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 127 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 1206/2011 sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

1. V článku 2 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky lety prevádzkované v rámci všeobecnej letovej prevádzky v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba s výnimkou článku 7 ods. 3 a článku 7 ods. 4, ktoré sa uplatňujú na všetky lety v rámci všeobecnej letovej prevádzky.“

2. V článku 4 sa vypúšťa odsek 4.

3. V článku 5 sa odseky 5 a 6 nahrádzajú takto:

„5. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby do 7. decembra 2020:

a) lietadlá prevádzkujúce lety uvedené v článku 2 ods. 2 boli vybavené prevádzkyschopnými transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú tieto podmienky:

i) majú schopnosti stanovené v časti A prílohy II;

ii) majú dostatočnú kontinuitu na to, aby nepredstavovali prevádzkové riziko;

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, ktorých individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti bolo prvýkrát vydané 7. júna 1995 alebo neskôr, boli vybavené prevádzkyschopnými transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú tieto podmienky:

i) majú schopnosti stanovené v častiach A a B prílohy II;

ii) majú dostatočnú kontinuitu na to, aby nepredstavovali prevádzkové riziko;

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, ktorých individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti bolo prvýkrát vydané 7. júna 1995 alebo neskôr, boli vybavené prevádzkyschopnými transpondérmi sekundárneho prehľadového radaru, ktoré spĺňajú tieto podmienky:

i) majú schopnosti stanovené v častiach A, B a C prílohy II;

ii) majú dostatočnú kontinuitu na to, aby nepredstavovali prevádzkové riziko.

Písmená b) a c) prvého pododseku sa neuplatňujú na lietadlá, ktoré sa prevádzkujú v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba a ktoré patria do jednej z týchto kategórií:

i) ich let sa realizuje na účely údržby;

ii) ich let sa realizuje na účely vývozu;

iii) ich prevádzka sa skončí do 31. októbra 2025.

Prevádzkovatelia lietadiel s prvým osvedčením letovej spôsobilosti vydaným pred 7. decembrom 2020 musia do 7. júna 2023 splniť požiadavky stanovené v písmenách b) a c) prvého pododseku za týchto podmienok:

i) zaviedli pred 7. decembrom 2020 program modernizácie, ktorým sa preukazuje súlad s písmenami b) a c) prvého pododseku;

ii) uvedené lietadlá nevyužili žiadne finančné prostriedky Únie poskytnuté na uvedenie takýchto lietadiel do súladu s požiadavkami stanovenými v písmenách b) a c) prvého pododseku.

Lietadlo, kde schopnosť transpondérov spĺňať požiadavky uvedené v písmenách b) a c) prvého pododseku dočasne nefunguje, sú prevádzkovatelia oprávnení prevádzkovať v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba najviac 3 po sebe nasledujúce dni.

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 s minimálnou výkonnosťou podľa odseku 3.1.2.10.4 prílohy 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok IV, tretie vydanie vrátane všetkých zmien až po č. 77.“

4. V článku 5 sa vypúšťa odsek 7.

5. V článku 6 sa vypúšťa odsek 2.

6. V článku 7 sa vypúšťa odsek 2.

7. V článku 7 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Členské štáty zabezpečujú, aby prideľovanie 24-bitových adries ICAO lietadiel lietadlám vybaveným transpondérom režimu S bolo v súlade s hlavou 9 a jej dodatkom k prílohe 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok III, druhé vydanie vrátane všetkých zmien až po č. 90.“

8. V článku 8 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá boli najneskôr do 7. decembra 2020 v súlade s článkom 5 ods. 5 písm. a).

2. Členské štáty zabezpečia, aby štátne lietadlá prepravného typu boli najneskôr do 7. decembra 2020 v súlade s článkom 5 ods. 5 písm. c).“

9. V článku 8 sa vkladá tento odsek 8:

„8. Členské štáty sú oprávnené povoliť prevádzku štátnych lietadiel, kde schopnosť transpondérov spĺňať požiadavky odsekov 1 a 2 dočasne nefunguje, v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba na obdobie najviac 3 po sebe nasledujúcich dní.“

10. Článok 14 sa vypúšťa.

11. Vkladá sa tento článok 14a:

„Článok 14a

Letové plány

Prevádzkovatelia nevybavených štátnych lietadiel oznámených podľa článku 8 ods. 3 a prevádzkovatelia lietadiel, ktoré nie sú vybavené v súlade s článkom 5 ods. 5 a sú prevádzkované v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba, zahŕňajú v položke 18 letového plánu ukazovatele SUR/EUADSBX alebo SUR/EUEHSX alebo SUR/EUELSX alebo ich kombinácie.“

12. Príloha II sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

13. Príloha IV sa mení v súlade s prílohou III k tomuto nariadeniu.

Článok 3

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 29. apríla 2020

Za Komisiu
Predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

Bod 3 prílohy II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 1206/2011 sa mení takto:

1. Písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) sa lietadlo, ktoré je spôsobilé na pridelenie kódu viditeľnosti stanoveného v súlade s článkom 4 ods. 6 písm. c), nachádza alebo je iným spôsobom odklonené mimo časti vzdušného priestoru uvedenej v bode 1.“

2. Dopĺňa sa toto písmeno d):

„d) štátne lietadlá zapojené do operácií alebo výcviku citlivých z hľadiska daného štátu, ktoré si vyžadujú bezpečnosť a dôvernosť.“

PRÍLOHA II

Príloha II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 1207/2011 sa mení takto:

1. Časť A sa mení takto:

   a) Bod 1 sa nahrádza takto:

      „1. Minimálnou schopnosťou transpondéra sekundárneho prehľadového radaru je režim S úrovne 2, ktorý spĺňa kritériá výkonnosti a funkčnosti prílohy 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok IV, tretie vydanie vrátane všetkých zmien až po č. 77.“

   b) Bod 5 sa nahrádza takto:

      „5. Transpondér vysiela údajové položky uvedené v bode 4 iba prostredníctvom protokolu režimu S. Postup osvedčovania lietadiel a vybavenia zahŕňa vysielanie týchto údajových položiek.“

   c) Bod 6 sa vypúšťa.

2. Časť B sa mení takto:

   a) Bod 1 sa nahrádza takto:

      „1. Minimálnou schopnosťou transpondéra sekundárneho prehľadového radaru je režim S úrovne 2, ktorý spĺňa kritériá výkonnosti a funkčnosti prílohy 10 k Chicagskému dohovoru, zväzok IV, tretie vydanie vrátane všetkých zmien až po č. 77.“

   b) Bod 15 sa nahrádza takto:

      „15. S výnimkou formátov vyhradených pre vojenské účely transpondér vysiela údajové položky uvedené v bode 14 iba prostredníctvom ADS-B protokolu rozšíreného squittera. Postup osvedčovania lietadiel a vybavenia zahŕňa vysielanie týchto údajových položiek.“

   c) Bod 16 sa vypúšťa.

3. Časť C sa mení takto:

   a) V bode 2 sa úvodná veta nahrádza takto:

      „2. Nasledujúce údajové položky, v prípade, že sú k dispozícii na digitálnej zbernici, vysiela transpondér podľa požiadavky pozemnej siete sledovania prostredníctvom protokolu režimu S a v súlade s formátmi stanovenými v dokumente ICAO 9871 (2. vydanie):“.

   b) Bod 4 sa nahrádza takto:

      „4. Transpondér vysiela údajové položky uvedené v bode 3 iba prostredníctvom protokolu režimu S. Postup osvedčovania lietadiel a vybavenia zahŕňa vysielanie týchto údajových položiek.“

PRÍLOHA III

Príloha IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 1207/2011 sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA IV

Požiadavky na uzatvorenie formálnych dohôd uvedených v článku 5 ods. 2

Formálne dohody medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb na účely výmeny alebo poskytovania údajov prehľadového sledovania obsahujú prinajmenšom tieto údaje:

a) strany dohôd;

b) dobu platnosti dohôd;

c) rozsah údajov prehľadového sledovania;

d) zdroje údajov prehľadového sledovania;

e) formát výmeny údajov prehľadového sledovania;

f) miesto doručenia údajov prehľadového sledovania;

g) dohodnuté úrovne poskytovania služieb, pokiaľ ide o:

— výkonnosť údajov prehľadového sledovania, ako je stanovené v článku 4 ods. 3,

— postupy v prípade prevádzkyneschopnosti;

h) postupy riadenia zmien;

i) dohody o podávaní správ o výkonnosti a dostupnosti vrátane nepredvídaných výpadkov;

j) dohody o riadení a koordinácii;

k) dohody o ochrane a oznámeniach v súvislosti s pozemnou sieťou sledovania.“