РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/310 НА КОМИСИЯТА

от 26 февруари 2015 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 29/2009 за определяне на изисквания за услугите по осъществяване на линия за предаване на данни за Единното европейско небе и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 441/2014

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост) ([1]), и по-специално член 3, параграфи 1 и 5 от него,

като има предвид, че:

(1) В Регламент (ЕО) № 29/2009 на Комисията ([2]) се определят изискванията за координирано въвеждане на услуги по линии за предаване на данни въз основа на комуникации въздух—земя„от точка до точка“.

(2) Доставчиците на аеронавигационно обслужване и операторите са докладвали за технически проблеми по прилагането на Регламент (ЕО) № 29/2009, по-специално за прекъсвания на осъществената връзка към доставчика, известни като прекъсвания на връзката към доставчика — ПВД (т.нар. Provider Abort), за предаване въздух—земя на данни, чрез която се осъществяват услугите DLS (Data Link Services) по съответните линии, вследствие на което те са под приемливите нива на ефективност. По тази причина някои доставчици на аеронавигационно обслужване вече са предприели мерки за смекчаване, състоящи се в ограничаване на предоставянето на услуги DLS само за въздухоплавателни средства със специална авионика чрез т. нар. „бели списъци“, така че да бъдат предотвратени евентуални последствия за безопасността от прекъсвания на връзката към доставчика (ПВД) при тези услуги.

(3) По искане на Комисията, Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „ЕААБ“) проведе проучване ([3]), за да установи причината или причините за тези технически проблеми и да препоръча мерки за преодоляването им. Разследването разкри, че случайните ПВД не могат да се припишат на една-единствена предвидима причина, а по-скоро на комбинация от фактори, свързани с радиочестотната среда и с прилагането понастоящем на една-единствена честота в инфраструктурата за предаване на данни. Беше установено, че твърде високият процент на случайни ПВД влошава функционирането на мрежата и може да доведе до рискове за безопасността на въздухоплаването, като увеличава обема на работа на пилотите и ръководителите на полети и създава объркване, водещо до загуба на ситуационна осведоменост.

(4) В своя доклад от разследването ЕААБ заключи, че приемливото функциониране на линии за предаване на данни може да се осигури само чрез използване на многочестотна инфраструктура, която също така трябва да бъде оптимизирана за предотвратяване на радиочестотни смущения. Агенцията препоръча изготвянето и изпълнението на план за действия за по-нататъшно разследване на установените технически проблеми и за потвърждаване на необходимите технически решения. За тези мерки обаче е необходимо време и поради това ЕААБ препоръча да се преразгледа датата на прилагане на Регламент (ЕО) № 29/2009 и сроковете, залегнали в него. ЕААБ също така препоръча изпълнението на плана за действия да се повери на управителния орган за разгръщането, както е посочено в Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията ([4]).

(5) Освен това, с цел да се обърне специално внимание на безопасността на въздухоплаването във връзка с обслужването по линии за предаване на данни в съответствие с Регламент (ЕО) № 29/2009, на 23 май 2014 г. ЕААБ публикува информационен бюлетин по безопасност № 2014-14, в който се препоръчва операторите да преминават от данни на глас, когато се сблъскат с високо равнище на ПВД.

(6) В съответствие с препоръките на ЕААБ, Комисията възложи на съвместното предприятие SESAR да изготви работен план за по-нататъшно проучване на установените проблеми и за осъществяване на конкретни действия, препоръчани от ЕААБ. Работният план, представен от съвместното предприятие, включва две фази от проучвания и

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.
([2]) Регламент (ЕО) № 29/2009 на Комисията от 16 януари 2009 г. за определяне на изисквания за услугите по осъществяване на линия за предаване на данни за Единното европейско небе (ОВ L 13, 17.1.2009 г., стр. 3).
([3]) Европейска агенция за авиационна безопасност, доклад „Technical issues in the implementation of Regulation (EC) № 29/2009“, версия 1.1, 23.4.2014 г., референтен номер на документа: 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1
([4]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за определянето на съвместни проекти, изграждането на структури за управление и определянето на стимули в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение (ОВ L 123, 4.5.2013 г., стр. 1).

коригиращи действия, считани за необходими по-специално по отношение на проблемите с наземната инфраструктура на линиите за предаване на данни, както и на установяването и утвърждаването на технически решения за бордовото оборудване. Предварителните резултати и коригиращите действия се очакват до 2016 г., а за допълнителното валидиране може да са необходими още две години.

(7) Ето защо, особено поради наблюдаваните технически трудности и недостатъците във функционирането на изградената инфраструктура на линиите за предаване на данни, които вече доведоха до въвеждането на определени ограничаващи мерки, и потенциалното въздействие на тези трудности върху безопасността на въздухоплаването, и като се има предвид, че необходимите проучвания и действия за тяхното установяване и преодоляване вероятно ще бъдат приключени през 2018 г., началната дата за прилагането на Регламент (ЕО) № 29/2009 следва да бъде отложена.

(8) По причините, посочени в съображение 7, както и с цел да се запази последователността на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 29/2009, следва също така да се изменят и някои други срокове, предвидени в посочения регламент.

(9) С цел да предоставят и експлоатират услуги по линии за предаване на данни, основани на изисквания валидиран наземен капацитет на тези линии, началната дата за прилагане на изискванията във връзка с наземното оборудване за въздушното пространство, определено в части А и Б от приложение I към Регламент (ЕО) № 29/2009, следва да бъде изменена така, че да се гарантира, че наземната инфраструктура е на разположение 24 месеца преди началната дата на прилагане на изискванията, свързани с бордовата част. На държавите членки, които носят отговорност за въздушното пространство, определено в част Б от същото приложение, обаче вече е предоставен по-дълъг период за изграждане на изискваната наземна инфраструктура на линиите за предаване на данни. Следователно вече не е оправдано да се прави разлика между въздушните пространства, определени съответно в части А и Б от посоченото приложение, по отношение на началната дата на прилагане.

(10) Освен това датата, от която от операторите се изисква да гарантират, че съответните въздухоплавателни средства са в състояние да ползват услуги по линия за предаване на данни съгласно приложение II към Регламент (ЕО) № 29/2009, следва да бъде коригирана, така че да отговаря на изменената начална дата на прилагане на посочения регламент. Също така, по отношение на въпросното изискване за способност за ползване на услуги по линия за предаване на данни, вече не е оправдано да се прави разграничение между въздухоплавателните средства въз основа на датата на тяхното индивидуално удостоверение за летателна годност. Въпреки това следва да се запазят изключенията от това изискване за определени категории въздухоплавателни средства, както и специфичното правило относно новите държавни въздухоплавателни средства от транспортен тип, и свързаните с тях дати да бъдат съответно коригирани, така че да се запази практическият резултат от тях. Действащите срокове следва да бъдат запазени, поне за момента, само по отношение на изключението, свързано с въздухоплавателни средства с индивидуално удостоверение за летателна годност, първоначално издадено преди 1 януари 2014 г., оборудвани със средства за комуникация по линия за предаване на данни, сертифицирани съгласно един от съответните документи Eurocae, поради липса на ясни и убедителни данни, оправдаващи изменението им.

(11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, и по-специално изменението на началната дата за прилагане на Регламент (ЕО) № 29/2009, трябва да вземат предвид факта, че някои оператори вече може да са оборудвали (или доброволно ще оборудват преди изменената начална дата за прилагане на регламента) своите въздухоплавателни средства с капацитет за експлоатация на линии за предаване на данни и че някои доставчици на обслужване на въздушното движение вече са изградили наземна инфраструктура за линии за предаване на данни. Тези мерки са продиктувани от необходимостта да се реагира адекватно на всички проблеми за авиационната безопасност, които могат да възникнат в тази връзка и не засягат съществуващите възможности в контекста на модулирането на таксите за аеронавигационно обслужване, посочено в член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията ([1]), нито разпределянето на слотовете при управлението на потоците въздушно движение в съответствие с Регламент (ЕС) № 255/2010 на Комисията ([2]).

(12) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) № 441/2014 на Комисията ([3]), хърватското въздушно пространство следва да се добави към въздушното пространство, в което се прилага Регламент (ЕО) № 29/2009. Регламент за изпълнение (ЕС) № 441/2014 обаче се прилага едва от 5 февруари 2016 г. Предвид настоящото изменение на Регламент (ЕО) № 29/2009, за постигане на яснота Регламент за изпълнение (ЕС) № 441/2014 следва да бъде отменен, а изменението, въведено с него, следва да се включи в настоящия регламент.

(13) Поради това Регламент (ЕО) № 29/2009 следва да бъде съответно изменен.

(14) Предвидените в настоящия регламент мерки са в съответствие със становището на Комитета за единно небе, създаден съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([4]),

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване (ОВ L 128, 9.5.2013 г., стр. 31).

([2]) Регламент (ЕС) № 255/2010 на Комисията от 25 март 2010 г. за определяне на общи правила за управление на потоците въздушно движение (ОВ L 80, 26.3.2010 г., стр. 10).

([3]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 441/2014 на Комисията от 30 април 2014 година за изменение на Регламент (ЕО) № 29/2009 за определяне на изисквания за услугите по осъществяване на линия за предаване на данни за Единното европейско небе (ОВ L 130, 1.5.2014 г., стр. 37).

([4]) Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 29/2009 се изменя, както следва:

1) В член 1 параграф 3 се заменя със следното:

„3. Настоящият регламент се прилага за всички полети, изпълнявани като общо въздушно движение съгласно правилата за полети по прибори във въздушното пространство над FL285, определено в части А и Б от приложение I.“

2) В член 3 параграфи 2, 3, 4 и 5 се заменят със следното:

„2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 3, операторите гарантират, че въздухоплавателните средства, изпълняващи полетите, посочени в член 1, параграф 3, са в състояние да ползват услугите по линия за предаване на данни, определени в приложение II, считано от 5 февруари 2020 г.

3. Параграф 2 не се прилага за:

а) въздухоплавателни средства с индивидуално свидетелство за летателна годност, първоначално издадено преди 1 януари 2014 г., които са оборудвани със средства за комуникация по линия за предаване на данни, сертифицирани съгласно изискванията на един от документите Eurocae, посочени в приложение III, точка 10;

б) въздухоплавателни средства с индивидуално свидетелство за летателна годност, първоначално издадено преди 31 декември 2003 г., които излизат от експлоатация във въздушното пространство, посочено в член 1, параграф 3, преди 31 декември 2022 г.;

в) държавни въздухоплавателни средства;

г) въздухоплавателни средства, които изпълняват полети във въздушното пространство, посочено в член 1, параграф 3, с цел изпитване, доставка и техническо обслужване или с временно неизправни компоненти на линията за предаване на данни съгласно условията, определени в приложимия списък на минималното оборудване, изискван съгласно приложение III, точка 1 и Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за прилагането му.

4. Държавите членки, които решат да оборудват нови държавни въздухоплавателни средства от транспортен тип, влизащи в експлоатация след 1 януари 2019 г., с възможност за комуникации по линия за предаване на данни на базата на стандарти, които не са специфични за военните оперативни изисквания, гарантират, че тези въздухоплавателни средства са в състояние да ползват услугите по линия за предаване на данни, определени в приложение II.“

3) В член 15, втори параграф, думите „7 февруари 2013 г.“ се заменят с„5 февруари 2018 г.“.

4) В приложение I, част Б, след „— Warszawa FIR,“ се добавя следното: „— Zagreb FIR,“.

Член 2

Регламент за изпълнение (ЕС) № 441/2014 се отменя.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 26 февруари 2015 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER