PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/310

ze dne 26. února 2015,

kterým se mění nařízení (ES) č. 29/2009, kterým se stanoví požadavky na služby datovým spojem pro jednotné evropské nebe, a kterým se zrušuje prováděcí nařízení (EU) č. 441/2014

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) ([1]), a zejména na čl. 3 odst. 1 a 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Komise (ES) č. 29/2009 ([2]) stanoví požadavky na koordinované zavedení služeb datovým spojem založených na dvoubodovém datovém spojení letadlo-země.

(2) Poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé oznámili technické problémy při provádění nařízení (ES) č. 29/2009, zejména ztrátu komunikace označovanou jako „přerušení spojení poskytovatelem" (*Provider Abort*), k nimž dochází ve stávající datové komunikaci letadlo-země umožňující provoz služeb datovým spojem (DLS), čímž se tato komunikace dostává mimo rámec přijatelné výkonnosti. V zájmu řešení potenciálních bezpečnostních dopadů těchto přerušení spojení poskytovatelem při provozu služby datovým spojem proto někteří poskytovatelé letových navigačních služeb již formou tzv. „bílých listin" (*white lists*) přijali zmírňující opatření spočívající v omezení provozu DLS na letadla vybavená specifickou avionikou.

(3) Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) na žádost Komise provedla šetření ([3]), jehož cílem bylo identifikovat hlavní příčinu či příčiny těchto technických problémů a doporučit opatření k jejich řešení. Šetření odhalilo, že náhodné výskyty přerušení spojení poskytovatelem nelze připsat jediné předvídatelné příčině, ale kombinaci faktorů souvisejících s prostředím rádiových frekvencí a aktuální implementací infrastruktury datového spoje na jediné frekvenci. Bylo zjištěno, že tato nadměrná míra náhodných přerušení spojení poskytovatelem způsobuje zhoršení výkonnosti sítě, které může potenciálně představovat rizika pro bezpečnost letectví v důsledku zvýšení pracovní zátěže pilotů a řídících letového provozu a vzniku nejasností, které vedou ke ztrátě situačního povědomí.

(4) EASA ve své zprávě z šetření došla k závěru, že přijatelnou výkonnost datového spoje lze zajistit pouze zavedením multifrekvenční infrastruktury, kterou je dále nutné optimalizovat za účelem prevence radiofrekvenčního rušení. Doporučila vypracovat a provést akční plán pro další zkoumání zjištěných technických problémů a ověření nezbytných technických řešení. Tato opatření však vyžadují čas a EASA proto doporučila přehodnotit datum použitelnosti nařízení (ES) č. 29/2009 a časové lhůty v uvedeném nařízení. EASA rovněž doporučila, aby akční plán pokud možno prováděl zaváděcí manažer podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 409/2013 ([4]).

(5) Kromě toho s cílem řešit konkrétně ty aspekty provozu DLS podle nařízení (ES) č. 29/2009, jež se týkají bezpečnosti letectví, vydala EASA dne 23. května 2014 bezpečnostní informační bulletin č. 2014-14, jenž doporučuje, aby provozovatelé, kteří se setkají s velkým počtem přerušení spojení poskytovatelem, přešli z datové komunikace na hlasovou.

(6) V souladu s doporučeními EASA pověřila Komise společný podnik SESAR, aby vytvořil pracovní plán pro další šetření zjištěných problémů a pro realizaci specifických opatření doporučených agenturou EASA. Pracovní plán,

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.
([2]) Nařízení Komise (ES) č. 29/2009 ze dne 16. ledna 2009, kterým se stanoví požadavky na služby datovým spojem pro jednotné evropské nebe (Úř. věst. L 13, 17.1.2009, s. 3).
([3]) Evropská agentura pro bezpečnost letectví, zpráva „*Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009*" (Technické problémy při provádění nařízení (ES) č. 29/2009), verze 1.1, 23. 4. 2014, ref. č. 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1
([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 ze dne 3. května 2013 o definici společných projektů, vytvoření správy a identifikaci pobídek podporujících provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu, Úř. věst. L 123, 4.5.2013, s. 1.

který společný podnik předložil, zahrnuje dvě fáze studií a nápravná opatření, jež jsou považována za nutná zejména v souvislosti s problémy pozemní infrastruktury datového spoje a s nalezením a ověřením palubních technických řešení. Předběžné výsledky a nápravná opatření se očekávají do roku 2016, zatímco další ověřování si může vyžádat ještě dva roky navíc.

(7) Vzhledem k výše uvedeným důvodům, zejména zjištěným technickým obtížím a nedostatkům ve výkonnosti zavedené infrastruktury pro DLS, které již vedly k přijetí určitých zmírňujících opatření, vzhledem k jejich potenciálnímu dopadu na bezpečnost letectví a vzhledem k tomu, že nezbytné studie a opatření pro identifikaci a nápravu těchto nedostatků mají být dokončeny během roku 2018, mělo by být datum použitelnosti nařízení (ES) č. 29/2009 odloženo.

(8) Ze stejných důvodů, které jsou uvedeny v 7. bodě odůvodnění, a v zájmu zachování souladu s požadavky stanovenými nařízením (ES) č. 29/2009 by měly být rovněž změněny některé další časové lhůty stanovené v uvedeném nařízení.

(9) Za účelem poskytování a provozu služby datovým spojem na základě požadované ověřené schopnosti pozemní DLS by data použitelnosti požadavků týkajících se pozemního vybavení pro vzdušný prostor definovaný v částech A a B přílohy I nařízení (ES) č. 29/2009 měla být změněna, aby se zajistilo, že pozemní infrastruktura bude k dispozici 24 měsíců před datem uplatňování požadavků týkajících se palubních systémů. Členským státům odpovědným za vzdušný prostor definovaný v části B uvedené přílohy však již byla k implementaci požadované pozemní infrastruktury pro DLS poskytnuta delší lhůta. Z hlediska data použitelnosti proto již není důvod rozlišovat mezi vzdušnými prostory definovanými v částech A a B uvedené přílohy.

(10) Dále by mělo být upraveno datum, k němuž jsou provozovatelé povinni zajistit, aby dotčená letadla měla schopnost provozovat DLS v souladu s přílohou II nařízení (ES) č. 29/2009, aby odpovídalo změněnému datu použitelnosti uvedeného nařízení. Navíc ve vztahu k tomuto požadavku na schopnost provozovat DLS již rovněž není důvod rozlišovat mezi letadly na základě data jejich individuálního osvědčení letové způsobilosti. Měly by však být zachovány výjimky z tohoto požadavku pro některé kategorie letadel, jakož i zvláštní pravidlo týkající se nových státních letadel plnících dopravní úkoly, a příslušné lhůty by měly být odpovídajícím způsobem upraveny, aby byl zachován jejich praktický účinek. Pouze ve vztahu k výjimce týkající se letadel s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 1. ledna 2014 a vybavených zařízením pro datový spoj certifikovaným podle jednoho z příslušných dokumentů Eurocae by měly být současné lhůty alespoň prozatím zachovány, jelikož neexistují jasná a přesvědčivá data odůvodňující jejich změnu.

(11) Aby byla zohledněna skutečnost, že někteří provozovatelé již mohli vybavit nebo před novým datem použitelnosti nařízení dobrovolně vybaví svá letadla schopností provozovat DLS a že někteří poskytovatelé letových provozních služeb již implementovali pozemní infrastrukturu DLS, nejsou opatřeními stanovenými tímto nařízením, zejména změnou data použitelnosti nařízení (ES) č. 29/2009, dotčeny, s výhradou potřeby náležitě řešit případné problémy v oblasti bezpečnosti letectví, které mohou v této souvislosti vzniknout, stávající možnosti v rámci modulace poplatků za letové navigační služby podle článku 16 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 391/2013 ([1]) nebo přidělování slotů uspořádání toku letového provozu (ATFM) v souladu s nařízením Komise (EU) č. 255/2010 ([2]).

(12) Na základě prováděcího nařízení Komise (EU) č. 441/2014 ([3]) má být chorvatský vzdušný prostor připojen ke vzdušnému prostoru, na nějž se vztahuje nařízení (ES) č. 29/2009. Prováděcí nařízení (EU) č. 441/2014 se však použije až ode dne 5. února 2016. Vzhledem k aktuální změně nařízení (ES) č. 29/2009 by prováděcí nařízení (EU) č. 441/2014 mělo být z důvodu jasnosti zrušeno a změna stanovená uvedeným nařízením by měla být vložena do tohoto nařízení.

(13) Nařízení (ES) č. 29/2009 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe zřízeného článkem 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ([4]),

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 391/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby (Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 31).

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu (Úř. věst. L 80, 26.3.2010, s. 10).

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 441/2014 ze dne 30. dubna 2014, kterým se mění nařízení (ES) č. 29/2009, kterým se stanoví požadavky na služby datovým spojem pro jednotné evropské nebe (Úř. věst. L 130, 1.5.2014, s. 37).

([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 29/2009 se mění takto:

1) v článku 1 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Toto nařízení se vztahuje na všechny lety provozované v rámci všeobecného letového provozu v souladu s pravidly pro let podle přístrojů ve vzdušném prostoru nad FL 285 stanoveném v částech A a B přílohy I.“;

2) v článku 3 se odstavce 2, 3, 4 a 5 nahrazují tímto:

„2. Aniž je dotčen odstavec 3, zajistí provozovatelé, aby letadla provozovaná při letech uvedených v čl. 1 odst. 3 byla schopna provozovat služby datovým spojem stanovené v příloze II ode dne 5. února 2020.

3. Odstavec 2 se nevztahuje

a) na letadla s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným poprvé přede dnem 1. ledna 2014 a vybavená zařízením pro datový spoj osvědčeným v souladu s požadavky jednoho z dokumentů Eurocae stanovených v bodě 10 přílohy III;

b) na letadla, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno přede dnem 31. prosince 2003 a která ukončí provoz ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 3 přede dnem 31. prosince 2022;

c) na státní letadla;

d) na letadla provozovaná ve vzdušném prostoru uvedeném v čl. 1 odst. 3 za účelem testování, doručování nebo údržby nebo s prvky pro datový spoj, které jsou dočasně nefunkční za podmínek stanovených v příslušném seznamu minimálního vybavení podle bodu 1 přílohy III a podle nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích předpisů.

4. Členské státy, které se rozhodnou vybavit nové státní letadlo plnící dopravní úkoly uvedené do provozu po dni 1. ledna 2019 funkcí datového spoje na základě norem, které nestanoví specifické požadavky na vojenské činnosti, zajistí, aby tato letadla mohla provozovat služby datovým spojem stanovené v příloze II.“;

3) v čl. 15 druhém pododstavci se slova „7. února 2013“ nahrazují slovy „5. února 2018“;

4) v příloze I části B se za položku „— Warszawa FIR,“ vkládá položka „— Zagreb FIR,“.

Článek 2

Prováděcí nařízení (EU) č. 441/2014 se zrušuje.

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 26. února 2015.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER