ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/310 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Φεβρουαρίου 2015

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009 σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 441/2014

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ([1]), και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει απαιτήσεις για τη συντονισμένη εισαγωγή υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων με βάση διασημειακές επικοινωνίες δεδομένων αέρος-εδάφους.

(2) Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και οι φορείς εκμετάλλευσης έχουν αναφέρει τεχνικά προβλήματα στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009, ιδίως αποσυνδέσεις, γνωστές ως Provider Aborts («PA»), στις υπάρχουσες επικοινωνίες δεδομένων αέρος-εδάφους που επιτρέπουν τη λειτουργία των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων («DLS»), οι οποίες υπερβαίνουν τα αποδεκτά επίπεδα επιδόσεων. Για τον λόγο αυτό, ορισμένοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχουν ήδη λάβει μέτρα μετριασμού, τα οποία συνίστανται στον περιορισμό των λειτουργιών DLS στα αεροσκάφη που είναι εξοπλισμένα με ειδικά ηλεκτρονικά συστήματα, μέσω των αποκαλούμενων «λευκών καταλόγων», ώστε να αντιμετωπισθούν οι πιθανές επιπτώσεις στην ασφάλεια πτήσεων των εν λόγω PA στη λειτουργία των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων.

(3) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας («EASA») διεξήγαγε έρευνα ([3]) για να εντοπίσει τη βασική αιτία ή αιτίες αυτών των τεχνικών προβλημάτων και να προτείνει μέτρα για την αντιμετώπισή τους. Από την έρευνα προέκυψε ότι τα τυχαία περιστατικά PA δεν θα ήταν δυνατόν να αποδοθούν σε μία και μόνον προβλέψιμη αιτία, αλλά μάλλον σε συνδυασμό παραγόντων σχετιζόμενων με το περιβάλλον ραδιοσυχνοτήτων και την τρέχουσα εφαρμογή μοναδικής συχνότητας υποδομής της ζεύξης δεδομένων. Διαπιστώθηκε ότι το εν λόγω υπερβολικό ποσοστό τυχαίων PA προκαλεί υποβάθμιση των επιδόσεων του δικτύου, η οποία μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους για την ασφάλεια της αεροπορίας, διότι αυξάνει τον φόρτο εργασίας των χειριστών και των ελεγκτών και δημιουργεί σύγχυση που οδηγεί σε απώλεια της επίγνωσης της κατάστασης.

(4) Ο EASA συμπέρανε στην έκθεση έρευνας ότι αποδεκτά επίπεδα επιδόσεων ζεύξης δεδομένων είναι δυνατόν να επιτευχθούν μόνον με υποδομές πολλαπλών συχνοτήτων, οι οποίες πρέπει και αυτές να βελτιστοποιηθούν για να προλαμβάνονται οι διαταραχές στις ραδιοσυχνότητες. Συνέστησε την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίου δράσεων για την περαιτέρω διερεύνηση των τεχνικών προβλημάτων που διαπιστώθηκαν και την επικύρωση των αναγκαίων τεχνικών λύσεων. Ωστόσο, αυτά τα μέτρα απαιτούν χρόνο και για τον λόγο αυτόν ο EASA συνέστησε να επανεξετασθεί η ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009 και των χρονοδιαγραμμάτων του. Ο EASA συνέστησε επίσης την εφαρμογή του σχεδίου δράσεων να αναλάβει κατά προτίμηση το όργανο διαχείρισης της εγκατάστασης, όπως αναφέρεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 409/2013 της Επιτροπής ([4]).

(5) Επιπλέον, για να αντιμετωπισθεί ειδικότερα η πτυχή της ασφάλειας της αεροπορίας των λειτουργιών DLS δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009, στις 23 Μαΐου 2014 ο EASA εξέδωσε το Ενημερωτικό Δελτίο Ασφάλειας αριθ. 2014-14, στο οποίο συνιστάται οι φορείς εκμετάλλευσης να επιστρέφουν από τα δεδομένα στη φωνή όταν βρίσκονται αντιμέτωποι με υψηλό επίπεδο PA.

(6) Σύμφωνα με τις συστάσεις του EASA, η Επιτροπή ανέθεσε στην κοινή επιχείρηση SESAR να εκπονήσει ένα πρόγραμμα εργασίας για περαιτέρω έρευνα των διαπιστωθέντων προβλημάτων και για την υλοποίηση των συγκεκριμένων δράσεων που συνέστησε ο EASA. Το πρόγραμμα εργασίας, όπως υποβλήθηκε από την κοινή επιχείρηση SESAR, περιλαμβάνει δύο φάσεις μελετών και διορθωτικών μέτρων που κρίθηκαν αναγκαία όσον αφορά, ιδίως, τα προβλήματα της επίγειας

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.
([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009 της Επιτροπής, της 16ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕ L 13 της 17.1.2009, σ. 3).
([3]) Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας, έκθεση «Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009», έκδοση 1.1, 23.4.2014, στοιχεία αναφοράς εγγράφου 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1
([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 409/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινών έργων, τη σύσταση διοικητικής αρχής και τον προσδιορισμό κινήτρων για την εφαρμογή του Γενικού Προγράμματος για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη (ΕΕ L 123 της 4.5.2013, σ. 1).

υποδομής σύνδεσης δεδομένων και την εξεύρεση και την επικύρωση των τεχνικών εναέριων λύσεων. Τα προκαταρκτικά αποτελέσματα και τα διορθωτικά μέτρα αναμένονται έως το 2016, η δε περαιτέρω επικύρωσή τους ενδέχεται να απαιτήσει δύο ακόμη έτη.

(7) Ως εκ τούτου, ιδιαίτερα λόγω των παρατηρούμενων τεχνικών δυσκολιών και των ελλείψεων στις επιδόσεις των εγκατεστημένων υποδομών DLS για τις οποίες απαιτήθηκε ήδη η εφαρμογή ορισμένων μέτρων μετριασμού, και των πιθανών επιπτώσεών τους στην ασφάλεια των αερομεταφορών και δεδομένου ότι οι απαραίτητες μελέτες και δράσεις για τον εντοπισμό και τη διόρθωση αυτών των προβλημάτων αναμένεται να ολοκληρωθεί κατά τη διάρκεια του 2018, πρέπει να μετατεθεί η ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009.

(8) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (7), και προκειμένου να διατηρηθεί η συνοχή των απαιτήσεων που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 29/2009, πρέπει να τροποποιηθούν επίσης ορισμένα άλλα χρονοδιαγράμματα που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό.

(9) Για την παροχή και τη λειτουργία των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων με βάση την απαιτούμενη επικυρωμένη ικανότητα επίγειων DLS, οι ημερομηνίες εφαρμογής για τις απαιτήσεις που αφορούν την εγκατάσταση του επίγειου εξοπλισμού για τον εναέριο χώρο που ορίζεται στο παράρτημα I μέρη A και B του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009 πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να εξασφαλιστεί ότι η επίγεια υποδομή είναι διαθέσιμη 24 μήνες πριν από την ημερομηνία εφαρμογής των απαιτήσεων σχετικά με τις εναέριες υπηρεσίες. Ωστόσο, στα κράτη μέλη που είναι υπεύθυνα για τον εναέριο χώρο που καθορίζεται στο μέρος B του εν λόγω παραρτήματος έχει ήδη προβλεφθεί μεγαλύτερη διάρκεια για την υλοποίηση της απαιτούμενης επίγειας υποδομής DLS. Ως εκ τούτου δεν δικαιολογείται πλέον να γίνεται διάκριση, όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής, μεταξύ του εναέριου χώρου που ορίζεται στο μέρος A και στο μέρος B του εν λόγω παραρτήματος.

(10) Επιπλέον, πρέπει να προσαρμοσθεί η ημερομηνία έως την οποία οι φορείς εκμετάλλευσης οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι τα συγκεκριμένα αεροσκάφη έχουν την ικανότητα να λειτουργούν τις DLS σύμφωνα με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009, ώστε να αντιστοιχεί με την τροποποιημένη ημερομηνία εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού. Επιπλέον, όσον αφορά την απαίτηση αυτή σχετικά με την ικανότητα λειτουργίας των DLS, δεν δικαιολογείται πλέον επίσης να γίνεται διάκριση μεταξύ αεροσκαφών με βάση την ημερομηνία του ατομικού πιστοποιητικού αξιοπλοΐας. Ωστόσο, οι εξαιρέσεις από την εν λόγω υποχρέωση για ορισμένες κατηγορίες αεροσκαφών, καθώς και ο ειδικός κανόνας για τα νέα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου, πρέπει να διατηρηθούν και οι σχετικές ημερομηνίες πρέπει να προσαρμοστούν αναλόγως, ούτως ώστε να διατηρηθεί η πρακτική αποτελεσματικότητα των κανόνων αυτών. Μόνον όσον αφορά την εξαίρεση για τα αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και διαθέτουν εξοπλισμό ζεύξης δεδομένων πιστοποιημένο με βάση ένα από τα σχετικά έγγραφα Eurocae, οι τρέχουσες ημερομηνίες πρέπει να διατηρηθούν, τουλάχιστον προς το παρόν, διότι δεν υπάρχουν σαφή και πειστικά στοιχεία που να δικαιολογούν την προσαρμογή τους.

(11) Τα μέτρα που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, και ιδίως η τροποποίηση της ημερομηνίας εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009, δεν θίγουν, με την επιφύλαξη της ανάγκης δέουσας αντιμετώπισης τυχόν προβλημάτων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας που ενδέχεται να προκύψουν στο πλαίσιο αυτό, τις υφιστάμενες δυνατότητες στο πλαίσιο της διαμόρφωσης των αεροναυτιλιακών τελών που αναφέρονται στο άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής ([1]) ή την κατανομή των χρονοθυρίδων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 255/2010 της Επιτροπής ([2]), ώστε να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης ενδέχεται να έχουν ήδη εξοπλίσει, ή θα εξοπλίσουν σε εθελοντική βάση πριν από την τροποποιημένη ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού, τα αεροσκάφη τους με την ικανότητα λειτουργίας DLS και ότι ορισμένοι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εφαρμόζουν ήδη επίγεια υποδομή DLS.

(12) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 441/2014 της Επιτροπής ([3]), ο κροατικός εναέριος χώρος πρέπει να προστεθεί στον εναέριο χώρο στον οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009. Ωστόσο, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 441/2014 εφαρμόζεται μόνο από την 5η Φεβρουαρίου 2016. Λαμβανομένης υπόψη της παρούσας τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 441/2014 πρέπει, για λόγους σαφήνειας, να καταργηθεί και να ενσωματωθεί στον παρόντα κανονισμό η τροπολογία του εν λόγω κανονισμού.

(13) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(14) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού που συστάθηκε με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]),

([1]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών (ΕΕ L 128 της 9.5.2013, σ. 31).

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 255/2010 της Επιτροπής, της 25ης Μαρτίου 2010, για καθορισμό κοινών κανόνων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕ L 80 της 26.3.2010, σ. 10).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 441/2014 της Επιτροπής, της 30ής Απριλίου 2014, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009 σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕ L 130 της 1.5.2014, σ. 37).

([4]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 1, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις που εκτελούνται στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα εντός του εναερίου χώρου άνω του FL 285 που καθορίζεται στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β.».

2) Στο άρθρο 3, οι παράγραφοι 2, 3, 4 και 5 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι φορείς εκμετάλλευσης εξασφαλίζουν ότι αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 1 παράγραφος 3 πτήσεις έχουν την ικανότητα λειτουργίας των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ από τις 5 Φεβρουαρίου 2020.

3. Η παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται σε:

α) αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ζεύξης δεδομένων πιστοποιημένο με βάση τις απαιτήσεις ενός των εγγράφων Eurocae που καθορίζονται στο σημείο 10 του παραρτήματος ΙΙΙ·

β) αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν τις 31 Δεκεμβρίου 2003, τα οποία θα παύσουν να εκτελούν πτήσεις στον αναφερόμενο στο άρθρο 1 παράγραφος 3 εναέριο χώρο πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2022·

γ) κρατικά αεροσκάφη·

δ) αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις στον αναφερόμενο στο άρθρο 1 παράγραφος 3 εναέριο χώρο για λόγους δοκιμής, παράδοσης ή συντήρησης ή με προσωρινά ανενεργά συστατικά στοιχεία ζεύξης δεδομένων με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στον ισχύοντα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού βάσει του σημείου 1 του παραρτήματος ΙΙΙ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του.

4. Τα κράτη μέλη, τα οποία αποφασίζουν να εξοπλίσουν τα νέα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου που θα τεθούν σε λειτουργία από την 1η Ιανουαρίου 2019 με δυνατότητα ζεύξης δεδομένων βάσει προτύπων που δεν αφορούν ειδικά στρατιωτικές επιχειρησιακές απαιτήσεις, εξασφαλίζουν ότι τα εν λόγω αεροσκάφη έχουν την ικανότητα λειτουργίας των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ.».

3) Στο άρθρο 15 δεύτερο εδάφιο, η ημερομηνία «7 Φεβρουαρίου 2013» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «5 Φεβρουαρίου 2018».

4) Στο παράρτημα Ι, Μέρος Β, μετά τη φράση «— Warszawa FIR,» προστίθεται η φράση: «— Zagreb FIR,».

Άρθρο 2

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 441/2014 καταργείται.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER