PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/310

od 26. veljače 2015.

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 29/2009 o utvrđivanju zahtjeva u vezi s uslugama podatkovnih veza za jedinstveno europsko nebo i o stavljanju izvan snage Provedbene uredbe (EU) br. 441/2014

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti) ([1]), a posebno njezin članak 3. stavak 1. i stavak 5.,

budući da:

(1) Uredbom Komisije (EZ) br. 29/2009 ([2]) utvrđuju se zahtjevi za koordinirano uvođenje podatkovnih veza koje se temelje na prijenosu podataka od točke do točke iz zraka prema zemaljskim stanicama.

(2) Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi i operatori izvijestili su o tehničkim problemima pri provedbi Uredbe (EZ) br. 29/2009, posebno o prekidima – poznatijima pod nazivom „provider abort" (PA) – postojeće komunikacije podataka iz zraka prema zemlji o kojoj ovisi funkcioniranje usluga podatkovnih veza (DLS), a ti prekidi prekoračuju prihvatljivu razinu potrebnu za normalno funkcioniranje. Zbog toga su određeni pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, kako bi pri korištenju usluga podatkovnih veza smanjili moguće sigurnosne rizike koji nastaju zbog tih prekida, već poduzeli mjere za smanjenje rizika koje se sastoje od ograničavanja DLS operacija samo na zrakoplove s takozvanih „bijelih lista", opremljene posebnim elektroničkim sustavima.

(3) Na zahtjev Komisije, Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (EASA) provela je istragu ([3]) u cilju utvrđivanja temeljnog uzroka ili uzrokâ tih tehničkih problema i kako bi mogla preporučiti mjere za njihovo rješavanje. U istrazi se pokazalo da se slučajni prekidi u pravilu ne mogu pripisati jednom, predvidljivom uzroku, već je prije riječ o kombinaciji faktora koji su povezani s okolišem u kojem postoje emisije radiovalova određenih frekvencija i sadašnjom primjenom infrastrukture za podatkovne veze na jednoj frekvenciji. Utvrđeno je da zbog spomenutog prekomjernog broja slučajnih prekida dolazi do slabijeg funkcioniranja mreže, što može rezultirati rizicima za sigurnost zračnog prometa jer se zbog toga povećava opterećenje pilota i kontrolora leta te stvara zbrka koja dovodi do gubitka pregleda situacije.

(4) EASA je u svojem izvješću o istrazi zaključila da se prihvatljiva razina učinkovitosti podatkovnih veza može uspostaviti samo uvođenjem višefrekventne infrastrukture, koja će se također optimizirati za sprječavanje radiofrekvencijskih smetnji. Također je preporučila utvrđivanje i provedbu plana djelovanja kako bi se dalje istražilo utvrđena tehnička pitanja i provjerilo potrebna tehnička rješenja. Međutim, za te mjere treba vremena i EASA je stoga preporučila da se preispita datum početka primjene Uredbe (EZ) br. 29/2009 i rokovi predviđeni tom Uredbom. EASA je preporučila i da za provedbu plana djelovanja po mogućnosti bude zadužen upravitelj uvođenja kako je navedeno u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 409/2013 ([4]).

(5) Osim toga, posebno u cilju rješavanja pitanja zrakoplovne sigurnosti pri korištenju podatkovnih veza, EASA je 23. svibnja 2014., u skladu s Uredbom (EZ) br. 29/2009, izdala Bilten sa sigurnosnim informacijama (*Safety Information Bulletin*) br. 2014-14, u kojem se preporučuje da operatori koriste glasovnu komunikaciju umjesto podatkovne u slučaju povećanog broja prekida.

(6) U skladu s preporukama EASA-e, Komisija je od Zajedničkog poduzeća SESAR (dalje u tekstu „SJU") zatražila da izradi plan rada za daljnje istraživanje utvrđenih problema i za provođenje posebnih mjera koje je EASA

([1]) SL L 96, 31.3.2004., str. 26.
([2]) Uredba Komisije (EZ) br. 29/2009 od 16. siječnja 2009. o utvrđivanju zahtjeva u vezi s uslugama podatkovnih veza za jedinstveno europsko nebo (SL L 13, 17.1.2009., str. 3.).
([3]) Europska agencija za sigurnost zračnog prometa, izvješće „Tehnička pitanja u provedbi Uredbe (EZ) br. 29/2009", verzija 1.1, 23.4.2014., upućivanje na dokument 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.
([4]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 409/2013 od 3. svibnja 2013. o definiciji zajedničkih projekata, uspostavi upravljanja i utvrđivanju poticaja za potporu provedbi europskoga glavnog plana upravljanja zračnim prometom (SL L 123, 4.5.2013., str. 1.).

preporučila. Plan rada koji je predstavio SJU uključuje dvije faze istraživanja i korektivne mjere koje se smatraju potrebnima posebno u odnosu na probleme sa zemaljskom infrastrukturom za podatkovne veze te pronalaženje i provjeru tehničkih rješenja za zrakoplovne operacije. Preliminarni rezultati i korektivne mjere očekuju se do 2016., a daljnja provjera može potrajati još dvije godine.

(7) Stoga, posebno zbog uočenih tehničkih problema i nedostataka u radu operativne infrastrukture za podatkovne veze, zbog čega su već poduzete određene mjere za smanjivanje rizika, te njihova mogućeg utjecaja na sigurnost zračnog prometa, i s obzirom na to da se završetak potrebnih studija i uvođenje mjera za rješavanje tih problema očekuje u 2018., datum primjene Uredbe (EZ) br. 29/2009 trebalo bi odgoditi.

(8) Iz istih razloga koji su navedeni u uvodnoj izjavi 7. i kako bi se zadržala usklađenost sa zahtjevima iz Uredbe (EZ) br. 29/2009, također bi trebalo izmijeniti neke druge rokove predviđene tom Uredbom.

(9) Kako bi se omogućilo pružanje i korištenje usluga podatkovnih veza temeljenih na zahtijevanoj sposobnosti zemaljske usluge podatkovne veze, datume primjene zahtjeva koji se odnose na zemaljsku opremu za zračni prostor definirane u dijelu A i dijelu B Priloga I. Uredbi (EZ) br. 29/2009 trebalo bi izmijeniti kako bi se osiguralo raspoloživost zemaljske infrastrukture 24 mjeseca prije datuma primjene zahtjeva za zrakoplovnu komponentu. Međutim, države članice odgovorne za zračni prostor definiran u dijelu B tog Priloga već su dobile dulji rok za stavljanje u funkciju potrebne zemaljske infrastrukture za usluge podatkovnih veza. Stoga više nije opravdano razlikovati, u pogledu datuma primjene, zračni prostor definiran u dijelu A i dijelu B tog Priloga.

(10) Osim toga, datum do kojega operatori moraju osigurati da zrakoplovi na koje se to odnosi imaju sposobnost korištenja usluga podatkovne veze u skladu s Prilogom II. Uredbi (EZ) br. 29/2009 trebalo bi prilagoditi kako bi odgovarao izmijenjenom datumu primjene te Uredbe. Osim toga, s obzirom na zahtjeve koji se odnose na sposobnost korištenja usluga podatkovne veze, također više nije opravdano razlikovati zrakoplove na temelju datuma na svjedodžbi o plovidbenosti pojedinog zrakoplova. Međutim, izuzeća od ovog zahtjeva za određene kategorije zrakoplova, kao i posebno pravilo koje se odnosi na nove državne zrakoplove namijenjene za prijevoz, trebalo bi zadržati, a odgovarajuće datume prilagoditi kako bi se zadržao praktičan učinak tih pravila. Samo s obzirom na izuzeće za zrakoplove čija je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. siječnja 2014. i koji su opremljeni opremom za podatkovne veze certificiranom na temelju zahtjeva jednog od mjerodavnih dokumenata Eurocaea trebali bi i dalje vrijediti postojeći datumi, barem za sada i u odsutnosti jasnih i uvjerljivih podataka kojima bi se opravdalo njihovo pomicanje.

(11) Mjerama navedenima u ovoj Uredbi, a posebno izmjenom datuma primjene Uredbe (EZ) br. 29/2009, mora se – podložno potrebi da se na odgovarajući način riješe sva pitanja zrakoplovne sigurnosti koja se u vezi s tim mogu pojaviti, ne dovodeći u pitanje postojeće mogućnosti u kontekstu prilagodbe naknada za usluge u zračnoj plovidbi iz članka 16. Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 391/2013 ([1]) ili dodjelu slotova za upravljanje protokom zračnog prometa (ATFM) u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 255/2010 ([2]) – uzeti u obzir činjenica da su određeni operatori možda već opremili, ili će prije datuma primjene Uredbe na dobrovoljnoj bazi opremiti, svoje zrakoplove opremom koja im omogućuje korištenje usluga podatkovnih veza i da su određeni pružatelji usluga u zračnom prometu već stavili u funkciju zemaljsku infrastrukturu za pružanje usluga podatkovnih veza.

(12) U skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 441/2014 ([3]), hrvatski zračni prostor treba pridružiti zračnom prostoru na koji se primjenjuje Uredba (EZ) br. 29/2009. Međutim, Provedbena uredba (EU) br. 441/2014 primjenjuje se tek od 5. veljače 2016. Uzimajući u obzir sadašnju izmjenu Uredbe (EZ) br. 29/2009, Uredbu (EU) br. 441/2014 trebalo bi radi jasnoće staviti izvan snage, a izmjena koja je tom Uredbom donesena trebala bi se umetnuti u ovu Uredbu.

(13) Uredbu (EZ) br. 29/2009 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

(14) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za jedinstveno nebo, uspostavljenog u skladu s člankom 5. Uredbe (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([4]),

([1]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 391/2013 od 3. svibnja 2013. o utvrđivanju zajedničkog sustava obračuna naknada za usluge u zračnoj plovidbi (SL L 128, 9.5.2013., str. 31.).

([2]) Uredba Komisije (EU) br. 255/2010 od 25. ožujka 2010. o utvrđivanju zajedničkih pravila za upravljanje protokom zračnog prometa (SL L 80, 26.3.2010., str. 10.).

([3]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 441/2014 od 30. travnja 2014. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 29/2009 o utvrđivanju zahtjeva u vezi s uslugama podatkovnih veza za jedinstveno europsko nebo (SL L 130, 1.5.2014., str. 37.).

([4]) Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) (SL L 96, 31.3.2004., str. 1.).

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 29/2009 mijenja se kako slijedi:

1. U članku 1. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Ova se Uredba primjenjuje na sve letove koji prometuju kao opći zračni promet u skladu s pravilima za instrumentalno letenje u zračnom prostoru iznad FL 285 kako je definirano u dijelovima A i B Priloga I.”.

2. U članku 3. stavci 2., 3., 4. i 5. zamjenjuju se sljedećima:

„2. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., operatori moraju osigurati da zrakoplovi koji obavljaju letove iz članka 1. stavka 3. mogu koristiti usluge podatkovnih veza kako je definirano u Prilogu II. počevši od 5. veljače 2020.

3. Stavak 2. ne primjenjuje se na:

(a) zrakoplove čija je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. siječnja 2014. i koji su opremljeni opremom za podatkovne veze koja je certificirana na temelju zahtjevâ jednog od dokumenata Eurocaea navedenih u točki 10. Priloga III.;

(b) zrakoplove čija je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 31. prosinca 2003. i koji će do 31. prosinca 2022. prestati prometovati u zračnom prostoru iz članka 1. stavka 3.;

(c) državne zrakoplove;

(d) zrakoplove koji lete u zračnom prostoru iz članka 1. stavka 3. u svrhe ispitivanja, isporuke ili održavanja i zrakoplove na kojima su sastavni dijelovi podatkovne veze privremeno izvan funkcije pod uvjetima navedenima u odgovarajućoj listi minimalne opreme kako je predviđeno u točki 1. Priloga III. i Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

4. Države članice koje odluče opremiti nove državne zrakoplove namijenjene za prijevoz koji se puštaju u uporabu nakon 1. siječnja 2019. opremom kojom je moguće uspostaviti podatkovnu vezu koja se temelji na standardima koji nisu specifični za vojne operativne zahtjeve, moraju osigurati da ti zrakoplovi imaju sposobnost korištenja usluga podatkovne veze kako je određeno u Prilogu II.”.

3. U članku 15. stavku 2. riječi „7. veljače 2013.” zamjenjuju se riječima „5. veljače 2018.”.

4. U Prilogu I. dijelu B nakon riječi „— Warszawa FIR” umeće se sljedeće: „— Zagreb FIR,”.

Članak 2.

Provedbena uredba (EU) br. 441/2014 stavlja se izvan snage.

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 26. veljače 2015.

Za Komisiju

Predsjednik

Jean-Claude JUNCKER