KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2015/310

(2015. gada 26. februāris),

ar kuru izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā, un atceļ Īstenošanas regulu (ES) Nr. 441/2014

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula) ([1]) un jo īpaši tās 3. panta 1. un 5. punktu,

tā kā:

(1) Komisijas Regulā (EK) Nr. 29/2009 ([2]) ir noteiktas prasības tādu datu pārraides pakalpojumu koordinētai ieviešanai, kuru pamatā ir "gaiss–zeme" "punkts–punkts" datu sakari.

(2) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un operatori ir ziņojuši par tehniskām problēmām Regulas (EK) Nr. 29/2009 īstenošanā, it sevišķi par to, ka esošie "gaiss–zeme" datu sakari, kuri ļauj nodrošināt datu pārraides pakalpojumu (*DLS*) sniegšanu, mēdz atvienoties (to dēvē par pakalpojuma priekšlaicīgu pārtrauci jeb *Provider Aborts* (*PA*)) un pakalpojumu kvalitātes līmenis ir zemāks, nekā ir pieņemams. Šā iemesla dēļ daži aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji jau ir veikuši ietekmes mazināšanas pasākumus, proti, ierobežojuši *DLS* sniegšanu, saskaņā ar tā dēvētajiem "baltajiem sarakstiem" šos pakalpojumus sniedzot tikai gaisa kuģiem, kas aprīkoti ar īpašām aviācijas elektronikas iekārtām, lai novērstu minēto *PA* iespējamo ietekmi uz datu pārraides pakalpojumu sniegšanas drošību.

(3) Pēc Komisijas lūguma Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) veica izpēti ([3]) nolūkā apzināt šo tehnisko problēmu galveno cēloni vai cēloņus un ieteikt pasākumus to novēršanai. Izpētē atklājās, ka nejaušas *PA* gadījumiem nav viena paredzama cēloņa, bet tos izraisa ar radiofrekvenču vidi saistītu faktoru apvienojums un pašreizējā datu pārraides īstenošana vienfrekvences infrastruktūrā. Tika konstatēts, ka šīs pārmērīgi biežās nejaušās *PA* izraisa tīkla darbības pasliktināšanos un, iespējams, apdraud aviācijas drošību, jo palielina pilotu un dispečeru darba slodzi un rada apjukumu, kas izraisa situācijas apzināšanās zudumu.

(4) *EASA* izpētes ziņojumā secināja, ka pieņemamu datu pārraides pakalpojumu kvalitātes līmeni var panākt, tikai izveidojot daudzfrekvenču infrastruktūru, kas arī jāoptimizē, lai novērstu radiofrekvenču traucējumus. *EASA* ieteica izstrādāt un īstenot pasākumu plānu konstatēto tehnisko problēmu rūpīgākai izpētei un nepieciešamo tehnisko risinājumu apstiprināšanai. Tomēr šo pasākumu veikšanai ir vajadzīgs laiks, tāpēc *EASA* ieteica pārskatīt Regulas (EK) Nr. 29/2009 piemērošanas datumu un minētajā regulā noteiktos termiņus. *EASA* arī pauda ierosinājumu, ka pasākumu plāna īstenošanu būtu ieteicams uzticēt izvēršanas pārvaldītājam, kas minēts Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 409/2013 ([4]).

(5) Turklāt, lai *DLS* sniegšanu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 29/2009 īpaši aplūkotu no aviācijas drošības viedokļa, *EASA* 2014. gada 23. maijā izdeva Drošības informācijas ziņojumu Nr. 2014-14, kurā ieteikts operatoriem pāriet no datu sakariem uz balss sakariem, ja vērojams liels *PA* gadījumu skaits.

(6) Saskaņā ar *EASA* ieteikumiem Komisija deva norādījumus kopuzņēmumam *SESAR* (KU *SESAR*) izstrādāt darba plānu konstatēto problēmu turpmākai izpētei un *EASA* ieteikto īpašo pasākumu veikšanai. KU *SESAR* izstrādātais

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.
([2]) Komisijas 2009. gada 16. janvāra Regula (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā (OV L 13, 17.1.2009., 3. lpp.).
([3]) Eiropas Aviācijas drošības aģentūras ziņojums *Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009* ("Tehniskas problēmas Regulas (EK) Nr. 29/2009 īstenošanā"), 1.1. redakcija, 23.4.2014., dokumenta atsauce 2014_03_24_E4_D_51431_REP_*DLS*_1.1
([4]) Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 409/2013 par kopprojektu definēšanu, pārvaldības izveidi un tādu stimulu apzināšanu, kuri atbalsta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna īstenošanu (OV L 123, 4.5.2013., 1. lpp.).

darba plāns ietver divus izpētes un korektīvu darbību posmus, kas tiek uzskatīti par vajadzīgiem it sevišķi saistībā ar datu pārraides pakalpojumu zemes infrastruktūras problēmām un lidojumu laikā radušos problēmu tehnisko risinājumu rašanu un apstiprināšanu. Pirmos rezultātus un korektīvās darbības var gaidīt 2016. gadā, bet turpmākai apstiprināšanai var būt vajadzīgi vēl divi gadi.

(7) Tāpēc, it sevišķi ņemot vērā konstatētos tehniskos sarežģījumus un nepilnības ierīkotās *DLS* infrastruktūras darbībā, kuru dēļ jau tiek veikti daži ietekmes mazināšanas pasākumi, un to iespējamo ietekmi uz aviācijas drošību, kā arī to, ka šo sarežģījumu un nepilnību apzināšanai un novēršanai vajadzīgā izpēte un darbība, gaidāms, tiks pabeigta 2018. gadā, Regulas (EK) Nr. 29/2009 piemērošanas datums būtu jāatliek.

(8) To pašu (7) apsvērumā minēto iemeslu dēļ un nolūkā saglabāt Regulā (EK) Nr. 29/2009 noteikto prasību konsekvenci būtu jāgroza arī daži citi minētajā regulā noteiktie termiņi.

(9) Lai nodrošinātu un sniegtu datu pārraides pakalpojumus, kas pamatojas uz *DLS* zemes iekārtu vajadzīgo apstiprināto spēju, to prasību piemērošanas datumus, kuras saistītas ar Regulas (EK) Nr. 29/2009 I pielikuma A daļā un B daļā noteiktās gaisa telpas zemes aprīkojumu, būtu jāgroza, lai nodrošinātu, ka zemes infrastruktūra ir pieejama 24 mēnešus pirms to prasību piemērošanas datuma, kuras saistītas ar lidojumu norisi. Tomēr dalībvalstīm, kuras atbild par minētā pielikuma B daļā noteikto gaisa telpu, jau bija atvēlēts ilgāks laiks vajadzīgās *DLS* zemes infrastruktūras īstenošanai. Tāpēc vairs nav pamatojuma saglabāt piemērošanas datumu atšķirības starp minētā pielikuma A daļā un B daļā noteikto gaisa telpu.

(10) Turklāt datums, līdz kuram operatoriem jānodrošina, ka attiecīgie gaisa kuģi spēj izmantot *DLS* saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 29/2009 II pielikumu, būtu jāpielāgo, lai tas atbilstu minētās regulas grozītajam piemērošanas datumam. Attiecībā uz šo prasību par spēju izmantot *DLS* arī vairs nav pamatojuma nošķirt gaisa kuģus atkarībā no to individuālā lidojumderīguma sertifikāta datuma. Tomēr būtu jāpatur spēkā atbrīvojumi no šīs prasības dažām gaisa kuģu kategorijām, kā arī īpašais noteikums attiecībā uz jaunu transporta tipu – valsts gaisa kuģi, un attiecīgie datumi būtu atbilstīgi jāpielāgo, lai saglabātos minēto noteikumu praktiskā ietekme. Tikai attiecībā uz atbrīvojumu gaisa kuģiem, kuriem individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots pirms 2014. gada 1. janvāra un kuri aprīkoti ar datu pārraides iekārtām, kas sertificētas atbilstīgi kādam no attiecīgajiem *Eurocae* dokumentiem, pašreizējie datumi vismaz pagaidām būtu jāpatur spēkā, jo nav precīzas un pārliecinošas informācijas, kas būtu pamats šo datumu grozīšanai.

(11) Šajā regulā noteiktie pasākumi – it sevišķi Regulas (EK) Nr. 29/2009 piemērošanas datuma grozījums –, ņemot vērā nepieciešamību pienācīgi risināt jebkādus aviācijas drošības jautājumus, kuri varētu rasties šajā ziņā, neskar esošās iespējas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 391/2013 ([1]) 16. pantā minētās aeronavigācijas maksājumu pielāgošanas kontekstā vai gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (*ATFM*) nišu piešķiršanas kontekstā saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 255/2010 ([2]), lai ņemtu vērā to, ka daži operatori pirms regulas grozītā piemērošanas datuma brīvprātīgi jau varētu būt aprīkojuši vai aprīkos savus gaisa kuģus, nodrošinot spēju izmantot *DLS*, un to, ka daži gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji ir jau ierīkojuši *DLS* zemes infrastruktūru.

(12) Saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 441/2014 ([3]) Horvātijas gaisa telpa ir jāpievieno gaisa telpai, kurā piemēro Regulu (EK) Nr. 29/2009. Tomēr Īstenošanas regulu (ES) Nr. 441/2014 piemēro tikai no 2016. gada 5. februāra. Ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 29/2009 pašreizējo grozījumu, Īstenošanas regula (ES) Nr. 441/2014 skaidrības labad būtu jāatceļ un ar minēto regulu noteiktais grozījums būtu jāiekļauj šajā regulā.

(13) Tāpēc Regula (EK) Nr. 29/2009 būtu attiecīgi jāgroza.

(14) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Vienotās gaisa telpas komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 549/2004 ([4]) 5. pantu,

([1]) Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 391/2013, ar ko nosaka kopīgu tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem (OV L 128, 9.5.2013., 31. lpp.).

([2]) Komisijas 2010. gada 25. marta Regula (ES) Nr. 255/2010, ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus (OV L 80, 26.3.2010., 10. lpp.).

([3]) Komisijas 2014. gada 30. aprīļa Īstenošanas regula (ES) Nr. 441/2014, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā (OV L 130, 1.5.2014., 37. lpp.).

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 29/2009 groza šādi:

1) regulas 1. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Šo regulu piemēro attiecībā uz visiem lidojumiem, kurus saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem veic vispārējā gaisa satiksmē, virs 285. lidojumu līmeņa gaisa telpas, kā noteikts I pielikuma A un B daļā.";

2) regulas 3. panta 2., 3., 4. un 5. punktu aizstāj ar šādiem:

"2. Neskarot šā panta 3. punktu, operatori nodrošina, ka gaisa kuģi, kas veic 1. panta 3. punktā minētos lidojumus, spēj izmantot II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus, sākot ar 2020. gada 5. februāri.

3. Šā panta 2. punktu nepiemēro:

a) gaisa kuģiem, kuriem individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots pirms 2014. gada 1. janvāra un kuri aprīkoti ar datu pārraides iekārtām, kas sertificētas atbilstīgi prasībām kādā no *Eurocae* dokumentiem, kuri norādīti III pielikuma 10. punktā;

b) gaisa kuģiem, kuriem individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots pirms 2003. gada 31. decembra un kuri 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā pārtrauks lidojumus līdz 2022. gada 31. decembrim;

c) valsts gaisa kuģiem;

d) gaisa kuģiem, kuri 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā veic izmēģinājuma, piegādes vai tehniskās apkopes lidojumus vai kuriem datu pārraides komponenti īslaicīgi nedarbojas, saskaņā ar šīs regulas III pielikuma 1. punktā, Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos prasītajā obligāto iekārtu sarakstā norādītajiem nosacījumiem.

4. Dalībvalstis, kuras nolēmušas jaunos valsts transporta gaisa kuģus, kas lidojumus uzsāks no 2019. gada 1. janvāra, aprīkot ar datu pārraides spēju atbilstoši standartiem, kas neskar militārās darbības prasības, nodrošina, lai minētajiem gaisa kuģiem būtu spēja izmantot II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus.";

3) regulas 15. panta otrajā daļā vārdus "2013. gada 7. februāra" aizstāj ar "2018. gada 5. februāra";

4) regulas I pielikuma B daļā pēc "— Warszawa FIR," iekļauj "— Zagreb FIR,".

2. pants

Īstenošanas regulu (ES) Nr. 441/2014 atceļ.

3. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2015. gada 26. februārī

Komisijas vārdā –

priekšsēdētājs

Jean-Claude JUNCKER