KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2015/310

2015 m. vasario 26 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 29/2009, nustatantis bendro Europos dangus duomenų ryšio paslaugų reikalavimus, ir kuriuo panaikinamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 441/2014

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentą) ([1]), ypač į jo 3 straipsnio 1 ir 5 dalis,

kadangi:

(1) Komisijos reglamentu (EB) Nr. 29/2009 ([2]) nustatomi reikalavimai, kaip koordinuotai diegti duomenų ryšio paslaugas, pagrįstas tiesioginiu duomenų perdavimu ryšiu oras–žemė;

(2) oro navigacijos paslaugų teikėjai ir veiklos vykdytojai pranešė apie technines Reglamento (EB) Nr. 29/2009 įgyvendinimo problemas, visų pirma apie vykdomo duomenų perdavimo ryšiu oras–žemė, kuriuo grindžiamas duomenų ryšio paslaugų naudojimas, nutrūkimą (ryšio paslaugų teikimo pertrūkius), kuris neatitinka priimtino veiksmingumo lygio. Dėl šios priežasties kai kurie oro navigacijos paslaugų teikėjai jau ėmėsi poveikio mažinimo priemonių, t. y. apribojo naudojimąsi duomenų ryšio paslaugomis taip, kad jis būtų įmanomas tik orlaiviuose, kuriuose įrengta tam tikra avionikos įranga (taiko vadinamuosius „baltuosius sąrašus“) – taip jie siekia sumažinti galimą tų ryšio paslaugų teikimo pertrūkių poveikį duomenų ryšio paslaugų naudojimo saugai;

(3) Komisijos prašymu Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – EASA) atliko tyrimą ([3]), kuriuo buvo siekiama išsiaiškinti pagrindinę (-es) minėtų techninių problemų priežastį (-is) ir pasiūlyti tų problemų sprendimo priemonių. Atlikus tyrimą nustatyta, kad atsitiktiniai ryšio paslaugų teikimo pertrūkio atvejai negali būti siejami su viena iš anksto nuspėjama priežastimi, o veikiau su veiksnių, susijusių su radijo dažnių aplinka ir bendru dažniu, kuris šiuo metu naudojamas diegiant duomenų ryšio infrastruktūrą, deriniu. Buvo nustatyta, kad šis per didelis atsitiktinių ryšio paslaugų teikimo pertrūkių skaičius lemia prastesnį tinklo veikimą, todėl didėja pilotų ir skrydžių vadovų darbo krūvis, o dėl atsiradusių neaiškumų prastėja padėties suvokimas – taigi gali kilti pavojus aviacijos saugai;

(4) EASA savo tyrimo ataskaitoje padarė išvadą, kad priimtinas duomenų ryšio veiksmingumo lygis gali būti pasiektas tik įdiegus daugiadažnę infrastruktūrą, kurią taip pat reikėtų optimizuoti, kad būtų išvengta radijo dažnių trukdžių. EASA rekomendavo parengti ir įgyvendinti išsamesnės nustatytų techninių problemų analizės ir būtinų techninių sprendimų patvirtinimo veiksmų planą. Tačiau šioms priemonėms parengti reikia laiko, todėl EASA pasiūlė persvarstyti Reglamento (EB) Nr. 29/2009 taikymo pradžios datą ir tame reglamente numatytus terminus. EASA taip pat rekomendavo, kad veiksmų planą, pageidautina, įgyvendintų Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 409/2013 ([4]) nurodytas diegimo administratorius;

(5) be to, kad išspręstų su aviacijos sauga susijusį duomenų ryšio paslaugų naudojimo pagal Reglamentą (EB) Nr. 29/2009 klausimą, 2014 m. gegužės 23 d. EASA išleido Saugos informacijos biuletenį Nr. 2014–14, kuriame veiklos vykdytojams rekomenduojama tais atvejais, kai ryšio paslaugų teikimo pertrūkiai dažni, pereiti nuo duomenų perdavimo prie kalbinio ryšio;

(6) pagal EASA rekomendacijas, Komisija bendrajai įmonei SESAR pavedė parengti darbo planą, kuris padėtų atlikti išsamesnę nustatytų problemų analizę ir atlikti konkrečius EASA rekomenduotus veiksmus. Bendrosios įmonės

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 26.
([2]) 2009 m. sausio 16 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 29/2009, nustatantis bendro Europos dangaus duomenų ryšio paslaugų reikalavimus (OL L 13, 2009 1 17, p. 3).
([3]) Europos aviacijos saugos agentūros ataskaita „Techninės Reglamento (EB) Nr. 29/2009 įgyvendinimo problemos“, 1.1 redakcija, 2014 4 23, dokumento nuorodos numeris 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.
([4]) 2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 409/2013 dėl Europos oro eismo valdymo planui įgyvendinti būtinų bendrų projektų apibrėžimo, valdymo struktūrų parengimo ir paskatų sukūrimo, OL L 123, 2013 5 4, p. 1.

SESAR pateiktas darbo planas apima du tyrimų etapus ir taisomuosius veiksmus, kurie būtini norint išspręsti su duomenų ryšio antžemine infrastruktūra susijusias problemas ir rasti bei patvirtinti techninius ore naudojamus sprendimus. Preliminarius rezultatus gauti ir taisomuosius veiksmus atlikti ketinama iki 2016 m., o jų patvirtinimui gali prireikti dar dvejų metų;

(7) todėl, visų pirma dėl pastebėtų techninių įdiegtos duomenų ryšio paslaugų infrastruktūros veikimo sunkumų ir trūkumų, dėl kurių jau imtasi tam tikrų poveikio mažinimo priemonių, ir dėl galimo jų poveikio aviacijos saugai, taip pat atsižvelgiant į tai, kad tiems sunkumams ir trūkumams nustatyti bei pašalinti būtinus tyrimus ir veiksmus numatoma užbaigti 2018 m., Reglamento (EB) Nr. 29/2009 taikymo pradžios datą reikėtų atidėti;

(8) dėl tų pačių priežasčių, kurios jau nurodytos 7 konstatuojamojoje dalyje, ir siekiant išlaikyti Reglamente (EB) Nr. 29/2009 nustatytų reikalavimų nuoseklumą, tam tikri kiti tame reglamente numatyti terminai taip pat turėtų būti pakeisti;

(9) kad būtų galima teikti patvirtinta antžemine duomenų ryšio paslaugų funkcija grindžiamas duomenų ryšio paslaugas ir jomis naudotis, reikalavimų, susijusių su antžemine įranga, kuri skirta Reglamento (EB) Nr. 29/2009 I priedo A ir B dalyse apibrėžtai oro erdvei, taikymo pradžios datos turėtų būti pakeistos ir taip užtikrinta, kad antžemine infrastruktūra būtų galima pradėti naudotis likus 24 mėnesiams iki reikalavimų ore naudojamai įrangai taikymo pradžios datos. Tačiau valstybėms narėms, atsakingoms už to priedo B dalyje apibrėžtą oro erdvę, jau numatytas ilgesnis laikotarpis, per kurį jos turi įdiegti reikiamą antžeminę duomenų ryšio paslaugų infrastruktūrą. Todėl nebėra pagrindo to priedo A ir B dalyse apibrėžtoms oro erdvėms numatyti skirtingų taikymo pradžios datų;

(10) be to, datą, iki kurios veiklos vykdytojai turi užtikrinti, kad atitinkamuose orlaiviuose būtų įdiegta duomenų ryšio paslaugų naudojimo funkcija, laikantis Reglamento (EB) Nr. 29/2009 II priedo, reikėtų pakoreguoti, kad ji atitiktų pakeistą to reglamento taikymo pradžios datą. Be to, dėl šio su duomenų ryšio paslaugų naudojimo funkcija susijusio reikalavimo taip pat nebėra pagrindo skirti orlaivių pagal jų individualaus tinkamumo skraidyti pažymėjimo išdavimo datą. Tačiau reikėtų ir toliau palikti galioti šio reikalavimo išimtis tam tikrų kategorijų orlaiviams, taip pat konkrečią taisyklę dėl naujų valstybinių krovininių orlaivių, o atitinkamos datos turėtų būti atitinkamai pakoreguotos, siekiant išlaikyti tų taisyklių praktinį poveikį. Dabartinės datos turėtų būti paliktos galioti tik tais atvejais, kai taikoma išimtis, susijusi su orlaiviais, kuriems individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą išduotas iki 2014 m. sausio 1 d. ir kuriuose įmontuota duomenų ryšio įranga sertifikuota pagal vieną iš atitinkamų „Eurocae“ dokumentų, bent kol neturima aiškių ir tvirtų tų datų koregavimą pagrindžiančių duomenų;

(11) šiame reglamente numatytos priemonės, visų pirma Reglamento (EB) Nr. 29/2009 taikymo pradžios datos pakeitimas, susijusios su poreikiu tinkamai spręsti visus šiuo atžvilgiu galinčius kilti aviacijos saugos klausimus, nedarant poveikio esamoms galimybėms, susijusioms su Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 391/2013 ([1]) 16 straipsnyje minimu oro navigacijos mokesčių moduliavimu arba oro eismo srautų valdymo (OESV) laiko tarpsnių paskirstymu pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 255/2010 ([2]), siekiant atsižvelgti į tai, kad kai kurie veiklos vykdytojai iki pakeistos reglamento taikymo pradžios datos savo orlaiviuose galbūt jau įdiegė arba savanoriškai įdiegs duomenų ryšio paslaugų naudojimo funkciją ir kad kai kurie oro eismo paslaugų teikėjai jau įdiegė antžeminę duomenų ryšio paslaugų infrastruktūrą;

(12) pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 441/2014 ([3]) Kroatijos oro erdvė turi būti įtraukta į oro erdvę, kuriai taikomas Reglamentas (EB) Nr. 29/2009. Tačiau Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 441/2014 taikomas tik nuo 2016 m. vasario 5 d. Atsižvelgiant į dabartinį Reglamento (EB) Nr. 29/2009 pakeitimą, Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 441/2014, siekiant aiškumo, turėtų būti panaikintas, o tuo reglamentu numatytas pakeitimas turėtų būti įtrauktas į šį reglamentą;

(13) todėl Reglamentas (EB) Nr. 29/2009 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(14) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004 ([4]) 5 straipsnį įsteigto Bendro dangaus komiteto nuomonę,

([1]) 2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 391/2013, kuriuo nustatoma bendroji mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistema (OL L 128, 2013 5 9, p. 31).

([2]) 2010 m. kovo 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 255/2010, kuriuo nustatomos bendrosios oro eismo srautų valdymo taisyklės (OL L 80, 2010 3 26, p. 10).

([3]) 2014 m. balandžio 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 441/2014, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 29/2009, nustatantis bendro Europos dangaus duomenų ryšio paslaugų reikalavimus (OL L 130, 2014 5 1, p. 37).

([4]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 29/2009 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Šis reglamentas taikomas visiems bendrojo oro eismo skrydžiams, vykdomiems laikantis skrydžių pagal prietaisus taisyklių I priedo A ir B dalyse nurodytoje oro erdvėje virš FL285.“;

2) 3 straipsnio 2, 3, 4 ir 5 dalys pakeičiamos taip:

„2. Nepažeidžiant šio straipsnio 3 dalies, veiklos vykdytojai užtikrina, kad orlaiviuose, kuriais vykdomi 1 straipsnio 3 dalyje nurodyti skrydžiai, būtų įdiegtos priemonės naudotis II priede nustatytomis duomenų ryšio paslaugomis nuo 2020 m. vasario 5 d.

3. 2 dalis netaikoma:

a) iki 2014 m. sausio 1 d. pirmą kartą išduotus individualius tinkamumo skraidyti pažymėjimus turintiems orlaiviams, kuriuose įmontuota duomenų ryšio įranga sertifikuota pagal viename iš III priedo 10 punkte nurodytų „Eurocae“ dokumentų nustatytus reikalavimus;

b) iki 2003 m. gruodžio 31 d. pirmą kartą išduotus individualius tinkamumo skraidyti pažymėjimus turintiems orlaiviams, kuriais skrydžiai 1 straipsnio 3 dalyje nurodytoje erdvėje bus nutraukti iki 2022 m. gruodžio 31 d.;

c) valstybiniams orlaiviams;

d) orlaiviams, kuriais 1 straipsnio 3 dalyje nurodytoje erdvėje skrydžiai vykdomi bandymo, pristatymo arba techninės priežiūros tikslu arba kuriuose duomenų ryšio sudedamosios dalys yra laikinai neveikiančios, laikantis sąlygų, nustatytų galiojančiame būtiniausios įrangos sąraše, kuris privalomas pagal III priedo 1 punktą ir Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 bei jo įgyvendinimo taisykles.

4. Valstybės narės, kurios po 2019 m. sausio 1 d. pradedamuose naudoti naujuose valstybiniuose krovininiuose orlaiviuose nusprendžia įdiegti duomenų ryšio funkciją laikydamosi standartų, kurie nėra susiję su kariniais naudojimo reikalavimais, užtikrina, kad šiuose orlaiviuose būtų įdiegtos priemonės naudotis II priede nustatytomis duomenų ryšio paslaugomis.“;

3) 15 straipsnio antroje pastraipoje žodžiai „2013 m. vasario 7 d.“ pakeičiami žodžiais „2018 m. vasario 5 d.“;

4) I priedo B dalyje po žodžių „— Warszawa FIR,“ įterpiama: „— Zagreb FIR,“.

2 straipsnis

Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 441/2014 panaikinamas.

3 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2015 m. vasario 26 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER