REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/310 AL COMISIEI

din 26 februarie 2015

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009 al Comisiei de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 441/2014

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) ([1]), în special articolul 3 alineatele (1) și (5),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 29/2009 al Comisiei ([2]) stabilește cerințele pentru introducerea coordonată a unor servicii de legături de date bazate pe comunicații de date aer-sol punct la punct.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și operatorii au raportat probleme tehnice în legătură cu punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009, în special deconectări, cunoscute ca „întreruperi la furnizor" (*Provider Aborts* – „PA"), ale comunicațiilor de date aer-sol existente care permit funcționarea serviciilor de legături de date („DLS"), care depășesc limitele corespunzătoare unor niveluri de performanță acceptabile. Acesta este motivul pentru care anumiți furnizori de servicii de navigație aeriană au luat deja măsuri de atenuare, care constau în restrângerea operațiunilor DLS la aeronave echipate cu sisteme electronice de bord specifice, prin intermediul așa-numitelor „liste albe", astfel încât să se abordeze impacturile potențiale în materie de siguranță ale PA-urilor respective în cadrul funcționării serviciilor de legături de date.

(3) La cererea Comisiei, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „AESA") a realizat o anchetă ([3]) în vederea identificării cauzei sau cauzelor principale ale acestor probleme tehnice și în vederea recomandării de măsuri pentru a le soluționa. Ancheta a relevat că ocurențele aleatorii de PA nu puteau fi atribuite unei singure cauze previzibile, ci mai degrabă unei combinații de factori legați de mediul frecvențelor radio și de implementarea actuală pe frecvență unică a infrastructurii de legături de date. S-a constatat că acest nivel excesiv de PA-uri aleatorii cauzează o degradare a performanțelor rețelei, ceea ce ar putea prezenta riscuri pentru siguranța aviației din cauza creșterii volumului de muncă al piloților și al controlorilor și din cauza creării de confuzii care duc la o incapacitate de conștientizare a situației.

(4) AESA a concluzionat, în cadrul raportului său de anchetă, că nivelurile de performanță acceptabile pentru legăturile de date pot fi stabilite numai prin punerea în practică a unei infrastructuri cu mai multe frecvențe, care trebuie de asemenea optimizată pentru prevenirea interferențelor radio. AESA a recomandat elaborarea și implementarea a unui plan de acțiune în vederea investigării în continuare a problemelor tehnice identificate și a validării soluțiilor tehnice necesare. Cu toate acestea, măsurile menționate necesită timp și, prin urmare, AESA recomandă să se reconsidere data de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009 și termenele din regulamentul respectiv. AESA recomandă, de asemenea, ca implementarea planului de acțiune să fie realizată, de preferință, de organismul care gestionează punerea în practică menționat în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei ([4]).

(5) În plus, pentru a aborda în mod specific acel aspect al funcționării DLS legat de siguranța aviației, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 29/2009, la 23 mai 2014 AESA a emis Buletinul de informații privind siguranța nr. 2014-14, care recomandă ca operatorii să treacă de la transmisiunile de date la cele de voce atunci când se confruntă cu un nivel ridicat de AP.

(6) În conformitate cu recomandările AESA, Comisia a dat instrucțiuni întreprinderii comune SESAR („ICS") să elaboreze un proiect de plan de lucru pentru investigarea în continuare a problemelor identificate și pentru

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 26.
([2]) Regulamentul (CE) nr. 29/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european (JO L 13, 17.1.2009, p. 3).
([3]) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, raport intitulat „Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009", versiunea 1.1, 23.4.2014, document de referință 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1
([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 privind definirea proiectelor comune, instituirea guvernanței și identificarea stimulentelor pentru sprijinirea implementării Planului general european de management al traficului aerian (JO L 123, 4.5.2013, p. 1).

realizarea acțiunilor specifice recomandate de AESA. Planul de lucru, astfel cum a fost prezentat de ICS, include două etape de studii și acțiuni corective considerate necesare în ceea ce privește, în special, aspectele legate de infrastructurile terestre de legături de date, precum și găsirea și validarea de soluții tehnice la bord. Rezultatele preliminare și acțiunile corective sunt așteptate până în 2016, în timp ce validarea ulterioară ar putea necesita încă doi ani.

(7) Prin urmare, data de la care se aplică Regulamentul (CE) nr. 29/2009 ar trebui amânată, în special din cauza deficiențelor și a dificultăților tehnice observate în cadrul performanței infrastructurii DLS puse în practică, care au condus deja la adoptarea anumitor măsuri de atenuare, precum și din cauza potențialului lor impact asupra siguranței aviației și având în vedere că se așteaptă ca studiile și acțiunile necesare pentru identificarea și remedierea acestora să fie finalizate în cursul anului 2018.

(8) Din aceleași motive menționate la considerentul 7 și pentru a menține coerența cu cerințele stabilite în Regulamentul (CE) nr. 29/2009, anumite alte termene prevăzute în regulamentul respectiv ar trebui să fie, de asemenea, modificate.

(9) Pentru a furniza și a exploata servicii de legături de date care se bazează pe capacitățile DLS terestre validate necesare, datele de aplicare a cerințelor referitoare la introducerea echipamentului terestru pentru spațiul aerian definit în părțile A și B din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 29/2009 ar trebui să fie modificate astfel încât să se asigure faptul că infrastructura terestră este disponibilă cu 24 de luni înainte de data de aplicare a cerințelor referitoare la partea aeriană. Cu toate acestea, statelor membre responsabile pentru spațiul aerian definit în partea B din anexa respectivă li s-a alocat deja o perioadă mai lungă de implementare a infrastructurii DLS terestre necesare. Prin urmare, în ceea ce privește datele de aplicare, nu mai este justificat să se facă distincție între spațiile aeriene definite în părțile A și B din anexa respectivă.

(10) În plus, data până la care operatorii au obligația de a asigura faptul că aeronavele în cauză dispun de capacitatea de a exploata DLS în conformitate cu anexa II la Regulamentul (CE) nr. 29/2009 ar trebui adaptată, pentru a corespunde datei de aplicare modificate a regulamentului respectiv. Mai mult, nici în ceea ce privește această cerință referitoare la capacitatea de a exploata DLS nu se mai justifică să se facă distincție între aeronave pe baza datei certificatului lor individual de navigabilitate. Cu toate acestea, ar trebui păstrate exceptările de la această cerință pentru anumite categorii de aeronave, precum și norma specifică privind noi aeronave de stat de tip „transport", iar datele relevante ar trebui ajustate în consecință, astfel încât să se mențină efectul practic al acestor norme. Numai în ceea ce privește scutirea referitoare la aeronavele care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2014 și care sunt dotate cu echipament de legături de date certificat pe baza unuia dintre documentele Eurocae relevante, datele actuale ar trebui menținute, cel puțin pentru moment, în lipsa unor informații clare și convingătoare care să justifice ajustarea acestora.

(11) Sub rezerva necesității de a aborda în mod adecvat orice problemă de siguranță a aviației care ar putea apărea în acest context, măsurile prevăzute în prezentul regulament, în special modificarea datei de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009, nu aduc atingere posibilităților existente în contextul modulării tarifelor de navigație aeriană menționate la articolul 16 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei ([1]) sau al alocării de sloturi de management al fluxului de trafic aerian (ATFM) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei ([2]) de a ține seama de faptul că este posibil ca anumiți operatori să își fi echipat deja aeronavele sau să și le echipeze în mod voluntar, înainte de data de aplicare modificată a regulamentului, cu capacitatea de a exploata DLS și că anumiți furnizori de servicii de trafic aerian au implementat deja infrastructura DLS terestră.

(12) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 441/2014 al Comisiei ([3]), spațiul aerian croat trebuie adăugat la spațiul aerian în care se aplică Regulamentul (CE) nr. 29/2009. Cu toate acestea, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 441/2014 se aplică doar de la 5 februarie 2016. Având în vedere actuala modificare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 441/2014 ar trebui abrogat, din motive de claritate, iar modificarea cuprinsă în regulamentul respectiv ar trebui introdusă în prezentul regulament.

(13) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 29/2009 ar trebui modificat în consecință.

(14) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic, instituit prin articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]),

([1]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană (JO L 128, 9.5.2013, p. 31).

([2]) Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian (JO L 80, 26.3.2010, p. 10).

([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 441/2014 al Comisiei din 30 aprilie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009 de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european (JO L 130, 1.5.2014, p. 37).

([4]) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 29/2009 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor din categoria traficului aerian general, în conformitate cu normele de navigație în spațiul aerian superior nivelului de zbor FL285, definit în părțile A și B din anexa I."

2. La articolul 3, alineatele (2), (3), (4) și (5) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Fără a aduce atingere alineatului (3), operatorii se asigură că aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 1 alineatul (3) dispun de capacitatea de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II, începând de la 5 februarie 2020.

(3) Alineatul (2) nu se aplică:

(a) aeronavelor care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2014 și care sunt dotate cu echipament de legături de date certificat pe baza cerințelor unuia dintre documentele Eurocae specificate la punctul 10 din anexa III;

(b) aeronavelor care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 31 decembrie 2003 și care își vor înceta activitatea în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) înainte de 31 decembrie 2022;

(c) aeronavelor de stat;

(d) aeronavelor care efectuează zboruri în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) în scopul testării, livrării sau întreținerii sau care sunt dotate cu componente temporar nefuncționale de legături de date, în condițiile specificate în lista aplicabilă a echipamentului minim prevăzută la punctul 1 din anexa III, precum și de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele de aplicare ale acestuia.

(4) Statele membre care decid să echipeze noi aeronave de stat de tip «transport», ce intră în exploatare după 1 ianuarie 2019, cu capacitatea de a realiza legături de date pe baza unor standarde care nu sunt specifice cerințelor operațiunilor militare, se asigură că aceste aeronave dispun de capacitatea de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II."

3. La articolul 15 al doilea paragraf, cuvintele „7 februarie 2013" se înlocuiesc cu „5 februarie 2018".

4. În anexa I partea B, după „— Warszawa FIR;" se inserează următorul text: „— Zagreb FIR;".

Articolul 2

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 441/2014 se abrogă.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 26 februarie 2015.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER