IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/310

z dne 26. februarja 2015

o spremembi Uredbe (ES) št. 29/2009 o zahtevah glede storitev podatkovnih zvez za enotno evropsko nebo in razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) št. 441/2014

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) ([1]) in zlasti člena 3(1) in (5) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba Komisije (ES) št. 29/2009 ([2]) določa zahteve za usklajeno uvajanje storitev podatkovnih zvez, ki temelji na podatkovnih komunikacijah od točke do točke, zrak-zemlja.

(2) Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in upravljavci poročajo o tehničnih težavah pri izvajanju Uredbe (ES) št. 29/2009, zlasti o prekinitvah obstoječih podatkovnih komunikacij zrak-zemlja, ki omogočajo opravljanje storitev podatkovnih zvez (v nadaljnjem besedilu: DLS), pri čemer prekinitve, znane kot „Provider Aborts“ (v nadaljnjem besedilu: prekinitve PA), povzročajo nesprejemljivo raven učinkovitosti. Zato so nekateri izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, da bi omejili možna varnostna tveganja zaradi navedenih prekinitev PA med opravljanjem storitev podatkovnih zvez, že sprejeli ukrepe za zmanjšanje tveganja, ki vključujejo omejitev operacij DLS na zrakoplove s tako imenovanih „belih seznamov“, opremljene s posebno letalsko elektroniko.

(3) Evropska agencija za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: EASA) je na zahtevo Komisije opravila preiskavo ([3]), da bi ugotovila temeljni vzrok ali temeljne vzroke navedenih tehničnih težav in priporočila ukrepe za odpravo težav. Preiskava je pokazala, da naključnih prekinitev PA ni mogoče pripisati enemu samemu, predvidljivemu vzroku temveč kombinaciji dejavnikov, povezanih z radiofrekvenčnim okoljem in sedanjo uporabo infrastrukture za podatkovne zveze na eni frekvenci. Ugotovljeno je bilo, da zaradi te prekomerne stopnje naključnih prekinitev PA prihaja do poslabšanja učinkovitosti mreže, kar lahko povzroči varnostna tveganja v letalstvu zaradi povečane obremenitve pilotov in kontrolorjev ter nastanka zmede in s tem izgube pregleda nad situacijo.

(4) EASA je v svojem poročilu o preiskavi zaključila, da se sprejemljive ravni učinkovitosti podatkovnih zvez lahko vzpostavijo samo z uvedbo večfrekvenčne infrastrukture, ki se mora prav tako optimizirati za preprečitev radiofrekvenčnih motenj. Priporočila je izdelavo in izvedbo načrta ukrepov za nadaljnjo preiskavo ugotovljenih tehničnih težav in potrditev potrebnih tehničnih rešitev. Vendar je za izvedbo teh ukrepov potreben čas, zato je EASA priporočila, da se ponovno preučijo datum začetka uporabe Uredbe (ES) št. 29/2009 in časovni okviri navedene uredbe. EASA je priporočila tudi, da načrt ukrepov po možnosti izvede upravitelj uvedbe iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 409/2013 ([4]).

(5) Poleg tega je EASA posebej z namenom reševanja vprašanja varnosti v letalstvu pri operacijah DLS 23. maja 2014 v skladu z Uredbo (ES) št. 29/2009 izdala bilten z informacijami o varnosti (Safety Information Bulletin) št. 2014-14, v katerem priporoča, da upravljavci v primeru visoke stopnje prekinitev PA namesto podatkovne komunikacije uporabljajo glasovno.

(6) Komisija je v skladu s priporočili EASA pozvala Skupno podjetje SESAR (v nadaljnjem besedilu: podjetje SJU), naj izdela delovni načrt za nadaljnjo preiskavo ugotovljenih težav in izvedbo posebnih ukrepov, ki jih je priporočila

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 26.
([2]) Uredba Komisije (ES) št. 29/2009 z dne 16. januarja 2009 o zahtevah glede storitev podatkovnih zvez za enotno evropsko nebo (UL L 13, 17.1.2009, str. 3).
([3]) Evropska agencija za varnost v letalstvu, „Tehnične težave pri izvajanju Uredbe (ES) št. 29/2009“, različica 1.1, 23.4.2014, sklic na dokument 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.
([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 409/2013 z dne 3. maja 2013 o opredelitvi skupnih projektov, vzpostavitvi mehanizma upravljanja in določitvi spodbud za podporo izvajanju osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi (UL L 123, 4.5.2013, str. 1).

EASA. Delovni načrt, ki ga je predstavilo podjetje SJU, vključuje dve fazi študij in popravne ukrepe, ki se štejejo za potrebne zlasti v zvezi s težavami z zemeljsko infrastrukturo za podatkovne zveze ter iskanjem in potrjevanjem tehničnih rešitev v zraku. Predhodni rezultati in popravni ukrepi se pričakujejo do leta 2016, za nadaljnjo potrditev pa bosta morda potrebni še dodatni dve leti.

(7) Zato bi bilo zlasti zaradi ugotovljenih tehničnih težav in pomanjkljivosti pri učinkovitosti uvedene infrastrukture za DLS, zaradi katerih so bili že uvedeni določeni ukrepi za zmanjšanje tveganja, in zaradi njihovega možnega vpliva na varnost v letalstvu ter glede na dejstvo, da naj bi se potrebne študije in ukrepi za ugotovitev in odpravo težav zaključili v letu 2018, datum začetka uporabe Uredbe (ES) št. 29/2009 treba odložiti.

(8) Iz istih razlogov, ki so navedeni v uvodni izjavi 7, in da bi se ohranila skladnost z zahtevami iz Uredbe (ES) št. 29/2009, bi bilo treba spremeniti tudi nekatere druge časovne okvire iz navedene uredbe.

(9) Da bi se zagotovile in opravljale storitve podatkovnih zvez, ki temeljijo na zahtevani potrjeni zmogljivosti DLS na zemlji, bi bilo treba spremeniti datume začetka uporabe zahtev v zvezi z zemeljsko opremo za zračni prostor iz delov A in B Priloge I k Uredbi (ES) št. 29/2009, s čimer bi se zagotovila razpoložljivost zemeljske infrastrukture 24 mesecev pred datumom začetka uporabe zahtev v zvezi z zračno komponento. Vendar pa se je za države članice, odgovorne za zračni prostor iz dela B navedene priloge, obdobje za uvedbo zahtevane zemeljske infrastrukture za DLS že podaljšalo. Zato glede datumov začetka uporabe ni več upravičeno razlikovati med zračnima prostoroma iz delov A in B navedene priloge.

(10) Poleg tega bi bilo treba spremenjenemu datumu začetka uporabe navedene uredbe prilagoditi datum, do katerega morajo upravljavci zagotoviti, da zadevni zrakoplovi omogočajo opravljanje DLS v skladu s Prilogo II k Uredbi (ES) št. 29/2009. Ob upoštevanju te zahteve glede zmožnosti opravljanja DLS tudi ni več upravičeno razlikovati med zrakoplovi na podlagi datuma njihovega individualnega spričevala o plovnosti. Vendar bi bilo treba ohraniti izvzetja iz te zahteve za določene kategorije zrakoplovov ter posebno pravilo v zvezi z novim tipom državnega zrakoplova, namenjenega za prevoz, zadevne datume pa ustrezno prilagoditi za ohranitev praktičnega učinka navedenih pravil. Le v zvezi z izvzetjem za zrakoplove, katerih individualno spričevalo o plovnosti je prvič izdano pred 1. januarjem 2014 in ki so opremljeni z opremo za podatkovne zveze, certificirano na podlagi enega od ustreznih dokumentov Eurocae, bi se morali obstoječi datumi ob odsotnosti jasnih in prepričljivih podatkov, s katerimi bi se upravičila njihova prilagoditev, vsaj zaenkrat ohraniti.

(11) Pri ukrepih iz te uredbe, zlasti spremembi datuma začetka uporabe Uredbe (ES) št. 29/2009, je treba glede na potrebo po ustrezni rešitvi vseh težav v zvezi z varnostjo v letalstvu, ki lahko nastanejo v povezavi s tem, brez poseganja v obstoječe možnosti v okviru prilagajanja pristojbin za zračno plovbo iz člena 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 391/2013 ([1]) ali dodeljevanja slotov upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM) v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 255/2010 ([2]) upoštevati dejstvo, da so nekateri upravljavci morda že opremili ali bodo pred spremenjenim datumom začetka uporabe Uredbe prostovoljno opremili svoje zrakoplove z opremo, ki omogoča uporabo DLS, in da so nekateri izvajalci služb zračnega prometa že uvedli zemeljsko infrastrukturo za DLS.

(12) V skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 441/2014 ([3]) je treba zračni prostor Hrvaške pridružiti zračnemu prostoru, za katerega se uporablja Uredba (ES) št. 29/2009. Vendar se Izvedbena uredba (EU) št. 441/2014 uporablja šele od 5. februarja 2016. Glede na sedanjo spremembo Uredbe (ES) št. 29/2009 bi bilo treba Izvedbeno uredbo (EU) št. 441/2014 zaradi jasnosti razveljaviti, spremembo, uvedeno z navedeno uredbo, pa bi bilo treba vstaviti v to uredbo.

(13) Uredbo (ES) št. 29/2009 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(14) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo, ki je bil ustanovljen s členom 5 Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]) –

([1]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 391/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi skupne ureditve pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa (UL L 128, 9.5.2013, str. 31).

([2]) Uredba Komisije (EU) št. 255/2010 z dne 25. marca 2010 o določitvi skupnih pravil za upravljanje pretoka zračnega prometa (UL L 80, 26.3.2010, str. 10).

([3]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 441/2014 z dne 30. aprila 2014 o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 29/2009 o zahtevah glede storitev podatkovnih zvez za enotno evropsko nebo (UL L 130, 1.5.2014, str. 37).

([4]) Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 29/2009 se spremeni:

(1) v členu 1 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Ta uredba se uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa v skladu s pravili instrumentalnega letenja v zračnem prostoru nad nivojem letenja FL 285, določenim v delih A in B Priloge I.“;

(2) v členu 3 se odstavki 2, 3, 4 in 5 nadomestijo z naslednjim:

„2. Brez poseganja v odstavek 3 upravljavci zagotovijo, da so zrakoplovi, ki opravljajo lete iz člena 1(3), od 5. februarja 2020 sposobni opravljati storitve podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.

3. Odstavek 2 se ne uporablja za:

(a) zrakoplov, ki ima individualno spričevalo o plovnosti, prvič izdano pred 1. januarjem 2014, in je opremljen z opremo za podatkovne zveze, certificirano na podlagi zahtev enega od dokumentov Eurocae, določenih v točki 10 Priloge III;

(b) zrakoplov, ki ima individualno spričevalo o plovnosti, prvič izdano pred 31. decembrom 2003, in bo prenehal delovati v zračnem prostoru iz člena 1(3) pred 31. decembrom 2022;

(c) državni zrakoplov;

(d) zrakoplov, ki leti v zračnem prostoru iz člena 1(3) zaradi preskušanja, dostave ali vzdrževanja, ali s sestavnimi deli podatkovnih zvez, ki začasno ne delujejo, v skladu s pogoji, določenimi v veljavnem seznamu minimalne opreme, ki ga zahtevajo točka 1 Priloge III ter Uredba (ES) št. 216/2008 in njeni izvedbeni predpisi.

4. Država članica, ki se odloči opremiti nov tip državnega zrakoplova, namenjenega za prevoz, ki bo začel obratovati po 1. januarju 2019, z zmogljivostjo podatkovnih zvez, ki se opira na standarde, ki niso specifični za vojaške operativne zahteve, zagotovi, da so ti zrakoplovi sposobni opravljati storitve podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.“;

(3) v členu 15 se v drugem odstavku besede „7. februarja 2013“ nadomestijo z besedami „5. februarja 2018“;

(4) v Prilogi I se v delu B za vrstico „— Warszawa FIR“ vstavi naslednje: „— Zagreb FIR,“.

Člen 2

Izvedbena uredba (EU) št. 441/2014 se razveljavi.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 26. februarja 2015

Za Komisijo

Predsednik

Jean-Claude JUNCKER