

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/1055

z dnia 30 czerwca 2015 r.

dotycząca zgodności niektórych celów zawartych w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na drugi okres odniesienia parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii

(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 4403)

(Jedynie teksty w języku francuskim, niemieckim i włoskim są autentyczne)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Umowę między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego („Umowę”) ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe) ⁽²⁾ uwzględnione w Umowie, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uwzględnionym w Umowie, państwa członkowskie i Szwajcaria przyjmują plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (*ang. functional airspace block*, FAB), zawierające odpowiednio wiążące cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zapewniające spójność z docelowymi parametrami skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii. W rozporządzeniu tym przewidziano również, że Komisja dokonuje oceny spójności przedmiotowych docelowych parametrów na podstawie kryteriów oceny, o których mowa w art. 11 ust. 6 lit. d) tego rozporządzenia, oraz że Komisja może podjąć decyzję o wydaniu zaleceń w przypadku stwierdzenia, że kryteria te nie zostały spełnione. Szczegółowe przepisy w tym zakresie zostały określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013 ⁽³⁾.
- (2) Decyzją wykonawczą 2014/132/UE ⁽⁴⁾ Komisja przyjęła parametry docelowe skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej, obowiązujące na obszarze całej Unii w drugim okresie odniesienia (2015–2019).
- (3) W dniu 30 czerwca 2014 r. Szwajcaria przedłożyła Komisji plan skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w tym przypadku na szczeblu bloku FAB Europe Central (FABEC). Dokonując oceny, Komisja opierała się na informacjach przedstawionych w planie skuteczności działania.
- (4) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego zadaniem zgodnie z art. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 jest wspieranie Komisji we wdrażaniu systemu skuteczności działania, w dniu 7 października 2014 r. przedłożył Komisji sprawozdanie zawierające ocenę wstępną, a w dniu 15 grudnia 2014 r. – zaktualizowaną wersję tego sprawozdania. Komisja otrzymała ponadto od organu weryfikującego skuteczność działania także sprawozdania oparte na informacjach przekazanych zgodnie z art. 18 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 przez krajowe organy nadzoru i dotyczące monitorowania planów skuteczności działania i parametrów docelowych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 73.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/132/UE z dnia 11 marca 2014 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dla sieci zarządzania ruchem lotniczym oraz progii alarmowe na drugi okres odniesienia obejmujący lata 2015–2019 (Dz.U. L 71 z 12.3.2014, s. 20).

- (5) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa zgodność przedstawionych przez Szwajcarię parametrów docelowych, określonych w planie skuteczności działania dla FABEC, w zakresie efektywności zarządzania bezpieczeństwem i stosowania klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT), oceniono zgodnie z zasadami zawartymi w pkt 2 w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013. Ocena ta wykazała, że parametry docelowe są spójne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.
- (6) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego środowiska zgodność przedstawionych przez Szwajcarię parametrów docelowych, określonych w planie skuteczności działania dla FABEC, oceniono zgodnie z zasadami zawartymi w pkt 3 w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, to jest w oparciu o wartości odniesienia w zakresie horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, obliczone dla danego FAB przez menedżera sieci i ujęte w planie operacyjnym sieci (2014–2018/2019) w najnowszej wersji z czerwca 2014 r. („plan operacyjny sieci”), które, jeżeli są stosowane, zapewniają osiągnięcie na szczeblu Unii ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania. Ocena ta wykazała, że parametry docelowe są spójne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.
- (7) W związku z tym Komisja uznała, że docelowe parametry zawarte w planie skuteczności działania opracowanym przez Szwajcarię, w stosunku do FABEC, są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dotyczącymi kluczowych obszarów skuteczności działania – bezpieczeństwa i środowiska. W związku z tym w odniesieniu do wszystkich tych parametrów docelowych nie ma potrzeby wydawania zalecenia, by zainteresowany krajowy organ nadzoru przedstawił skorygowane parametry docelowe. W odniesieniu do parametrów docelowych przedstawionych przez Szwajcarię w kluczowych obszarach działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, określonych w planie skuteczności, które nie są spójne z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii, Komisja wydała zalecenia dotyczące zmiany tych parametrów docelowych, jak określono w decyzji wykonawczej Komisji dotyczącej niezgodności parametrów docelowych przedstawionych przez Szwajcarię.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku parametry docelowe w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących bezpieczeństwa i środowiska określonych w planie skuteczności działania dla FABEC przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uwzględnione w Umowie, są spójne z ustalonymi na drugi okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania określonymi w decyzji wykonawczej 2014/132/UE.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Konfederacji Szwajcarskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 czerwca 2015 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej zawarte w przedłożonych przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i uznane za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na drugi okres odniesienia

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY BEZPIECZEŃSTWA

Efektywność zarządzania bezpieczeństwem (ang. *Effectiveness of Safety Management, EOSM*) i stosowanie klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT)

| PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE | FAB | EOSM | | | Poziom w zarządzaniu ruchem lotniczym na ziemi (RAT) (w %) | | | | | | Poziom w zarządzaniu ruchem lotniczym ogółem (RAT) (w %) | | | | | |
|----------------------|--------|----------------|---|---------|--|------|-------|------|-----|-------|--|------|-------|------|------|-------|
| | | PAŃSTWO Poziom | Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej Poziom | | 2017 | | | 2019 | | | 2017 | | | 2019 | | |
| | | | SC | Inne MO | SMI | RI | ATM-S | SMI | RI | ATM-S | SMI | RI | ATM-S | SMI | RI | ATM-S |
| Szwajcaria | FA-BEC | C | C | D | ≥ 80 | ≥ 80 | ≥ 80 | 100 | 100 | 100 | ≥ 80 | ≥ 80 | ≥ 80 | ≥ 80 | ≥ 80 | 100 |
| [Belgia] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| [Luksemburg] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| [Niderlandy] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| [Francja] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| [Niemcy] | | | | | | | | | | | | | | | | |

Skróty:

„SC”: cel zarządzania „kultura bezpieczeństwa” (ang. *safety culture*), o którym mowa w pkt 1.1 lit. a) w sekcji 2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013

„Inne MO”: cele zarządzania (ang. *management objectives*) wymienione w pkt 1.1 lit. a) w sekcji 2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, inne niż „kultura bezpieczeństwa”

„RI”: wtargnięcia na pas startowy (ang. *runway incursions*)

„SMI”: naruszenia minimów separacji (ang. *separation minima infringements*)

„ATM-S”: szczególne zdarzenia związane z ATM (ang. *ATM-specific occurrences*)

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY ŚRODOWISKA

Horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

| PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE | FAB | DOCELOWY PARAMETR W ZAKRESIE ŚRODOWISKA, NA POZIOMIE FAB |
|----------------------|-------|--|
| | | 2019 |
| [Belgia/Luksemburg] | FABEC | 2,96 % |
| [Francja] | | |

| PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE | FAB | DOCELOWY PARAMETR W ZAKRESIE ŚRODOWISKA, NA POZIOMIE FAB |
|----------------------|-----|--|
| | | 2019 |
| [Niemcy] | | |
| [Niderlandy] | | |
| Szwajcaria | | |