

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/310**z dnia 26 lutego 2015 r.****zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 441/2014****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 3 ust. 1 i 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 29/2009 ⁽²⁾ ustanowiono wymogi dotyczące skoordynowanego wprowadzenia usług łącza danych opartych na przesyłaniu danych między dwoma stacjami ziemia-powietrze.
- (2) W trakcie wdrażania rozporządzenia (WE) nr 29/2009 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz operatorzy zgłaszali problemy techniczne, zwłaszcza przerywanie przesyłania istniejących danych ziemia-powietrze (tzw. provider aborts, „PA”) umożliwiających wykonywanie usług łącza danych („DLS”); problemy te przekraczają dopuszczalne poziomy skuteczności działania. Z tego powodu, aby rozwiązać problem potencjalnego wpływu tych PA na bezpieczeństwo usług łącza danych, niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej podjęły już środki łagodzące, polegające na ograniczeniu działania DLS do statków powietrznych posiadających specjalne wyposażenie radioelektroniczne za pomocą tzw. „białych list”.
- (3) Na wniosek Komisji Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”) przeprowadziła badanie ⁽³⁾ w celu określenia głównej przyczyny lub przyczyn tych problemów technicznych i zalecenia środków, które umożliwiłyby ich rozwiązanie. Jak wynika z badania, przypadkowo występujące PA nie mają jednej możliwej do przewidzenia przyczyny, lecz raczej są skutkiem kombinacji czynników związanych z otoczeniem fal radiowych i wdrażaną obecnie jednolitą częstotliwością infrastruktury łącza danych. Stwierdzono, że zbyt częste występowanie przypadkowych PA powoduje pogorszenie skuteczności działania sieci, które może stanowić ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego, ponieważ zwiększa obciążenie pracą pilotów i kontrolerów oraz powoduje zamieszanie prowadzące do utraty orientacji sytuacyjnej.
- (4) W swoim sprawozdaniu z badania EASA stwierdziła, że dopuszczalne poziomy skuteczności usług łącza danych można osiągnąć jedynie poprzez stosowanie infrastruktury wieloczęstotliwościowej, którą ponadto należy zoptymalizować pod względem zdolności do zapobiegania zakłóceniom częstotliwości radiowych. Agencja zaleciła opracowanie i wdrożenie planu działań w celu dalszego zbadania stwierdzonych problemów technicznych oraz potwierdzenia skuteczności koniecznych rozwiązań technicznych. Jednak środki te wymagają czasu, dlatego EASA zaleciła, aby ponownie rozważyć datę rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 29/2009 i ramy czasowe określone w tym rozporządzeniu. EASA zaleciła również, aby plan działań był realizowany przez kierownika procesu realizacji, o którym mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013 ⁽⁴⁾.
- (5) Ponadto, w celu ustosunkowania się w szczególności do aspektów operacji DLS związanych z bezpieczeństwem zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 29/2009, dnia 23 maja 2014 r. EASA opublikowała Biuletyn informacyjny dotyczący bezpieczeństwa nr 2014-14, w którym zaleciła, aby operatorzy, mając do czynienia z wysokim poziomem PA, rezygnowali z przesyłania danych na rzecz łączności głosowej.
- (6) Zgodnie z zaleceniami EASA Komisja zleciła wspólnemu przedsięwzięciu SESAR sporządzenie projektu planu pracy dotyczącego dalszej analizy zidentyfikowanych problemów i przeprowadzenia konkretnych działań zaleconych przez EASA. Plan pracy przedstawiony przez wspólne przedsięwzięcie SESAR obejmuje dwa etapy

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 13 z 17.1.2009, s. 3).⁽³⁾ Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, sprawozdanie „Kwestie techniczne w zakresie wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 29/2009” (*Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009*), wersja 1.1, 23.4.2014, nr dokumentu 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym (Dz.U. L 123 z 4.5.2013, s. 1).

badań i działań naprawczych, które uznano za konieczne, w szczególności w odniesieniu do kwestii infrastruktury naziemnej usług łącza danych oraz ustalenia i zatwierdzenia technicznych rozwiązań do stosowania na pokładzie. Wstępne wyniki i działania naprawcze są oczekiwane do 2016 r., natomiast dalsze etapy zatwierdzenia mogą wymagać kolejnych dwóch lat.

- (7) W związku z tym, szczególnie ze względu na obserwowane problemy techniczne i niedociągnięcia w zakresie skuteczności działania wdrożonej infrastruktury DLS, które doprowadziły już do wprowadzenia w życie pewnych środków łagodzących, a także ze względu na potencjalny wpływ tych problemów na bezpieczeństwo lotnicze, oraz biorąc pod uwagę, że niezbędne badania i działania mające na celu ich identyfikację i rozwiązanie powinny zakończyć się w 2018 r., datę rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 29/2009 należy odroczyć.
- (8) Z tych samych powodów, o których mowa w motywie 7, oraz aby zachować zgodność z wymogami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 29/2009, należy zmienić niektóre inne ramy czasowe przewidziane w tym rozporządzeniu.
- (9) W celu świadczenia i wykorzystywania usług łącza danych w oparciu o wymagane zatwierdzone naziemne systemy DLS, daty stosowania wymogów odnoszących się do wyposażenia naziemnego dotyczącego przestrzeni powietrznej określonej w części A i części B załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 29/2009 należy zmienić w taki sposób, aby zapewnić dostępność infrastruktury naziemnej 24 miesiące przed datą rozpoczęcia stosowania wymogów odnoszących się do systemów pokładowych. Jednak w odniesieniu do państw członkowskich odpowiedzialnych za przestrzeń powietrzną zdefiniowaną w części B wspomnianego załącznika okres, w którym miały one uruchomić wymaganą naziemną infrastrukturę DLS, został już przedłużony. W związku z tym wprowadzone we wspomnianym załączniku rozróżnienie przestrzeni powietrznej na część A i B w oparciu o daty stosowania nie jest już uzasadnione.
- (10) Ponadto termin, do którego operatorzy zobowiązani są zapewnić możliwość korzystania przez dany statek powietrzny z DLS zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia (WE) nr 29/2009, należy dostosować w taki sposób, aby odpowiadał on zmienionej dacie rozpoczęcia stosowania tego rozporządzenia. Oprócz tego w odniesieniu do możliwości korzystania z DLS nieuzasadnione jest również zachowanie rozróżnienia między statkami powietrznymi w oparciu o daty wydania ich indywidualnych świadectw zdatości do lotu. Należy jednak utrzymać wyjątki od tego wymogu dotyczące niektórych kategorii statków powietrznych, jak również szczególną zasadę dotyczącą nowych państwowych transportowych statków powietrznych, a odnośne daty należy odpowiednio dostosować, tak aby nie zmieniły się praktyczne skutki tych zasad. Przynajmniej na razie obecne daty, wobec braku jasnych i przekonujących informacji uzasadniających ich dostosowanie, należy utrzymać tylko w odniesieniu do wyłączenia, jakim objęto statki powietrzne, które po raz pierwszy otrzymały indywidualne świadectwa zdatości do lotu przed dniem 1 stycznia 2014 r. i które są wyposażone w urządzenia łącza danych homologowane zgodnie z wymogami jednego z dokumentów Eurocae.
- (11) Środki określone w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności zmiana daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 29/2009, z zastrzeżeniem konieczności odpowiedniego rozwiązania wszelkich problemów związanych z bezpieczeństwem lotniczym, które mogą pojawić się w tym kontekście, pozostają bez uszczerbku dla możliwości – dostępnych w ramach modulacji opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, o której mowa w art. 16 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013⁽¹⁾ bądź przydziału czasu wynikającego z zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 255/2010⁽²⁾ – polegających na tym, że niektórzy operatorzy mogli już zapewnić możliwość korzystania z DLS w swoich statkach powietrznych lub mogą zapewnić taką możliwość na zasadzie dobrowolności przed upływem zmienionego terminu stosowania rozporządzenia, oraz że niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wdrożyły już naziemną infrastrukturę DLS.
- (12) Na mocy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 441/2014⁽³⁾ do przestrzeni powietrznej, do której ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 29/2009, należy dodać chorwacką przestrzeń powietrzną. Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 441/2014 ma jednak zastosowanie dopiero od dnia 5 lutego 2016 r. Biorąc pod uwagę niniejszą zmianę rozporządzenia (WE) nr 29/2009, dla zachowania jasności rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 441/2014 należy uchylić, a zmianę nim wprowadzoną należy uwzględnić w niniejszym rozporządzeniu.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 29/2009.
- (14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej ustanowionego na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 31).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 441/2014 z dnia 30 kwietnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 130 z 1.5.2014, s. 37).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 29/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do wszystkich lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 285, określonej w załączniku I część A i B.”;

2) art. 3 ust. 2, 3, 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla ust. 3 operatorzy zapewniają posiadanie przez statki powietrzne wykonujące loty, o których mowa w art. 1 ust. 3, funkcji korzystania z usług łącza danych, określonych w załączniku II, począwszy od dnia 5 lutego 2020 r.

3. Ustęp 2 nie ma zastosowania do:

a) statków powietrznych z indywidualnymi certyfikatami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2014 r. i wyposażonych w urządzenia łącza danych homologowane zgodnie z wymogami jednego z dokumentów Eurocae wymienionych w załączniku III pkt 10;

b) statków powietrznych z indywidualnymi certyfikatami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2003 r., których eksploatacja w przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 1 ust. 3, zakończy się przed dniem 31 grudnia 2022 r.;

c) państwowych statków powietrznych;

d) statków powietrznych eksploatowanych w przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 1 ust. 3, do celów doświadczalnych, związanych z dostawami lub obsługą techniczną ani do statków powietrznych ze składnikami łącza danych tymczasowo niedziałającymi zgodnie z warunkami podanymi w obowiązującym wykazie minimalnego wyposażenia, wymaganym na podstawie załącznika III pkt 1 oraz rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego.

4. Państwa członkowskie, które zdecydują o wyposażeniu nowych państwowych transportowych statków powietrznych, wchodzących do eksploatacji po dniu 1 stycznia 2019 r., w funkcję łącza danych działającego zgodnie ze standardami, które nie odnoszą się do wymogów operacji wojskowych, zapewniają możliwości korzystania przez te statki powietrzne z usług łącza danych, o których mowa w załączniku II.”;

3) w art. 15 w akapicie drugim datę „7 lutego 2013 r.” zastępuje się datą „5 lutego 2018 r.”;

4) w załączniku I w części B po „— Warszawa FIR,” dodaje się: „— Zagreb FIR,”.

Artykuł 2

Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 441/2014 traci moc.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 lutego 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący