

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/1170 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Ιουλίου 2019

για την τροποποίηση και τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009 σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως τα άρθρα 43 και 44,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009 της Επιτροπής ⁽²⁾ καθορίζει απαιτήσεις για τη συντονισμένη εισαγωγή υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων με βάση διασημιακές επικοινωνίες δεδομένων αέρος-εδάφους.
- (2) Λαμβανομένων υπόψη των συνεχιζόμενων προβλημάτων στην επίτευξη της ζεύξης δεδομένων, των διορθωτικών μέτρων που έχουν ληφθεί και του στόχου ότι πρέπει να εξοπλισθεί τουλάχιστον το 75 % των πτήσεων με τη δυνατότητα ζεύξης δεδομένων, θα πρέπει να τροποποιηθούν τα κριτήρια χορήγησης εξαιρέσεων. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να εξακολουθήσουν να είναι αποτελεσματικά χωρίς να επιφέρουν αδικαιολόγητη οικονομική επιβάρυνση σε συγκεκριμένες κατηγορίες φορέων εκμετάλλευσης οι οποίοι αντιπροσωπεύουν σαφώς μικρότερο ποσοστό επί του συνόλου των πτήσεων. Στις εν λόγω κατηγορίες θα πρέπει να περιληφθούν φορείς εκμετάλλευσης των οποίων τα αεροσκάφη είναι εξοπλισμένα με μελλοντικά συστήματα εναέριας κυκλοφορίας [Future Air Navigation Systems (FANS)]1/A, φορείς εκμετάλλευσης παλαιότερων αεροσκαφών και αεροσκαφών προοριζόμενων να μεταφέρουν έως 19 επιβάτες.
- (3) Για να τηρηθεί επικαιροποιημένος ο κανονισμός, το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009 της Επιτροπής θα πρέπει να παραπέμπει στις τροποποιήσεις του παραρτήματος 10 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») και να επέλθουν διάφορες τυπογραφικές διορθώσεις.
- (4) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/310 της Επιτροπής ⁽³⁾ τροποποιήθηκε το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009, η εν λόγω τροποποίηση όμως δεν ενσωματώθηκε δεόντως στα αντίστοιχα άρθρα 6 και 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009. Η παράλειψη αυτή θα πρέπει να διορθωθεί.
- (5) Καθώς ο παρών κανονισμός τροποποιεί τα κριτήρια χορήγησης εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009, κρίνεται σκόπιμο να αναπροσαρμοστούν επίσης οι όροι του εν λόγω κανονισμού με βάση το άρθρο 217 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 44 αυτού.
- (6) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε βάσει του άρθρου 127 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009 τροποποιείται ως εξής:

- 1) στο άρθρο 3, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται σε:

- α) αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995·

⁽¹⁾ ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 29/2009 της Επιτροπής, της 16ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕ L 13 της 17.1.2009, σ. 3).

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/310 της Επιτροπής, της 26ης Φεβρουαρίου 2015, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009 σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 441/2014 (ΕΕ L 56 της 27.2.2015, σ. 30).

- β) αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν την 31η Δεκεμβρίου 2003, των οποίων η λειτουργία θα παύσει στον αναφερόμενο στο άρθρο 1 παράγραφος 3 εναέριο χώρο πριν από την 31η Δεκεμβρίου 2022·
- γ) αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με εγκατεστημένο εξοπλισμό ζεύξης δεδομένων συμμορφούμενο με τις απαιτήσεις ενός των εγγράφων Eurocae που προσδιορίζονται στο σημείο 10 του παραρτήματος III·
- δ) αεροσκάφη με πιστοποιημένη μέγιστη χωρητικότητα θέσεων έως 19 επιβατών, μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 45 359 kg (100 000 lbs) και ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν την 5η Φεβρουαρίου 2020·
- ε) κρατικά αεροσκάφη·
- στ) αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις στον αναφερόμενο στο άρθρο 1 παράγραφος 3 εναέριο χώρο για λόγους δοκιμής, παράδοσης ή συντήρησης ή με προσωρινά ανενεργά συστατικά στοιχεία ζεύξης δεδομένων υπό τους όρους που καθορίζονται στον ισχύοντα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού που απαιτείται βάσει του σημείου 1 του παραρτήματος III.»
- 2) στο άρθρο 6 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι παραπομπές στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από παραπομπές στο άρθρο 3 παράγραφος 2·
- 3) στο άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι παραπομπές στο άρθρο 3 παράγραφος 5 αντικαθίστανται από παραπομπές στο άρθρο 3 παράγραφος 4·
- 4) στο άρθρο 14 παράγραφος 2, η φράση «άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/200» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 127 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139»·
- 5) στο άρθρο 14, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. Τα κριτήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είναι τα ακόλουθα:
- α) συνδυασμός τύπων και μοντέλων αεροσκαφών που φθάνουν στο τέλος του κύκλου παραγωγής τους και παράγονται σε μειωμένο αριθμό· και
- β) συνδυασμός τύπων/μοντέλων αεροσκαφών των οποίων το απαιτούμενο κόστος μετασκευής είναι υπερβολικό εξαιτίας του πεπαιωμένου σχεδιασμού τους.»
- 6) το παράρτημα III αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 8 Ιουλίου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

1. ORO.MLR.105 του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες, ή παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ — Λειτουργία αεροσκαφών, μέρος Ι, (διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές – αεροπλάνα) (11η έκδοση, Ιούλιος 2018, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 43), ή παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ — Λειτουργία αεροσκαφών, μέρος ΙΙ (διεθνής γενική αεροπορία – αεροπλάνα) (δέκατη έκδοση, Ιούλιος 2018, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 36).
 2. Κεφάλαιο 3 — Δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τμήμα 3.5.1.1 σημεία εφαρμογής α) και β) της “θεματικής διαχείρισης” (CM) του παραρτήματος 10 του ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙΙ μέρος Ι (ψηφιακά συστήματα επικοινωνιακών δεδομένων) (δεύτερη έκδοση, Ιούλιος 2007, όπου έχουν ενσωματωθεί οι τροποποιήσεις 70-82).
 3. Κεφάλαιο 3 — Δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τμήμα 3.5.2.2 σημεία εφαρμογής α) και β) των “επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή” (CPDLC) του παραρτήματος 10 του ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙΙ μέρος Ι (ψηφιακά συστήματα επικοινωνιών δεδομένων) (δεύτερη έκδοση, Ιούλιος 2007 όπου έχουν ενσωματωθεί οι τροποποιήσεις 70-82).
 4. Κεφάλαιο 3 — Δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τμήματα 3.3, 3.4 και 3.6 του παραρτήματος 10 του ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙΙ μέρος Ι (ψηφιακά συστήματα επικοινωνιών δεδομένων) (δεύτερη έκδοση, Ιούλιος 2007, όπου έχουν ενσωματωθεί οι τροποποιήσεις 70-82).
 5. Κεφάλαιο 6 — Ψηφιακή ζεύξη VHF αέρος-εδάφους του παραρτήματος 10 του ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙΙ μέρος Ι (ψηφιακά συστήματα επικοινωνιών δεδομένων) (δεύτερη έκδοση, Ιούλιος 2007, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 90).
 6. Κεφάλαιο 3 — Γενικές διαδικασίες της διεθνούς υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τμήμα 3.5.1.5 του παραρτήματος 10 του ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙ (διαδικασίες επικοινωνιών συμπεριλαμβανομένου του καθεστώτος των πανευρωπαϊκών υπηρεσιών αεροναυτικής) (έβδομη έκδοση, Ιούλιος 2016, όπου έχουν ενσωματωθεί οι τροποποιήσεις 40-90).
 7. Κεφάλαιο 2 — Γενικά – τμήμα 2.26.3 του παραρτήματος 11 του ΔΟΠΑ – υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (δέκατη τέταρτη έκδοση, Ιούλιος 2016, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 50-A).
 8. Κεφάλαιο 6 — Απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τις τηλεπικοινωνίες – τμήματα 6.1.1.2 του παραρτήματος 11 του ΔΟΠΑ – υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (δέκατη τέταρτη έκδοση, Ιούλιος 2016, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 50-A).
 9. Έγγραφο Eurocae ED-111, προδιαγραφές λειτουργίας για την επίγεια καταγραφή CNS/ATM, Ιούλιος 2002, όπου περιλαμβάνεται η τροποποίηση 1 (30.7.2003).
 10. Έγγραφο Eurocae ED-100 (Σεπτέμβριος 2000) και ED-100A (Απρίλιος 2005), απαιτήσεις διαλειτουργικότητας για εφαρμογές ATS, με χρήση επικοινωνιών δεδομένων ARINC 622.
 11. Έγγραφο Eurocae ED-120 Πρότυπο απαιτήσεων ασφάλειας πτήσεων και επιδόσεων για υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας σε ηπειρωτικό εναέριο χώρο, που δημοσιεύθηκε τον Μάιο του 2004, συμπεριλαμβανομένης της αλλαγής 1, που δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο του 2007, και της αλλαγής 2, που δημοσιεύθηκε τον Οκτώβριο του 2007.»
-