

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2015/310,**26. veebruar 2015,****millega muudetakse määrust (EÜ) nr 29/2009, millega kehtestatakse andmevahetusteenuste nõuded ühtse Euroopa taeva jaoks, ja tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärus (EL) nr 441/2014****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 3 lõikeid 1 ja 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määruses (EÜ) nr 29/2009 ⁽²⁾ on sätestatud õhk-maa-andmeside kakspunktkanali teenuste koordineeritud kasutuselevõtu suhtes kehtivad nõuded.
- (2) Aeronavigatsiooniteenuse osutajad ja käitajad on teatanud määruse (EÜ) nr 29/2009 rakendamisel tekkinud tehnilistest probleemidest, eelkõige andmevahetusteenuste osutamist võimaldavate olemasolevate õhk-maa-andmeside kakspunktkanalite vahelise side katkemisest (teenuseosutaja põhjustatud sidekatkestused, nn *provider aborts*), mis ei võimalda tagada minimaalset vastuvõetavat toimivustaset. Seepärast on mõned aeronavigatsiooniteenuste osutajad võtnud kõnealuste probleemide lahendamiseks leevendusmeetmeid, mille raames andmevahetusteenuseid osutatakse ainult teatava avioonikavarustusega õhusõidukitele nn valgete nimekirjade alusel, et vältida teenuseosutaja põhjustatud sidekatkestuste võimalikku mõju andmevahetusteenuste osutamisele.
- (3) Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „EASA”) viis Euroopa Komisjoni nõudmisel läbi uurimise, ⁽³⁾ et teha kindlaks kõnealuste tehniliste probleemide algpõhjus ja soovitada nende kõrvaldamise meetmeid. Uurimise käigus selgus, et juhuslike sidekatkestuste puhul ei olnud võimalik kindlaks teha ühtainsat prognoositavat põhjust, vaid pigem oli tegemist selliste eri asjaolude kokkulangemisega, mis tulenevad raadiosageduse kasutamise keskkonnast ja sellest, et andmesidetaristu puhul rakendatakse praegu vaid üht sagedusala. Lisaks leiti, et arvukad juhuslikud sidekatkestused takistavad võrgu toimimist ja võivad vähendada lennundusohutustaset, kuna need suurendavad pilootide ja lennujuhtide töökoormust ning tekitavad segadust, ja see omakorda vähendab olukorrateadlikkust.
- (4) EASA jõudis uurimisaruandes järeldusele, et andmevahetusteenuste nõuetekohane toimivustase on võimalik saavutada ainult juhul, kui kasutusele võetakse mitmel sagedusalal töötav taristu, mida tuleks raadiosagedushäirete vältimiseks ka optimeerida. EASA soovitas koostada ja rakendada tegevuskava väljaselgitatud tehniliste probleemide täiendavaks uurimiseks ja vajalike tehniliste lahenduste valideerimiseks. Kuna kõnealuste meetmete väljatöötamine ja rakendamine võtab aega, soovitas EASA läbi vaadata määruse (EÜ) nr 29/2009 ja selles sisalduvad tähtajad. Lisaks soovitas EASA, et eelistatavalt peaks tegevuskava rakendama kasutuselevõtu haldusasutus, nagu on osutatud komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 409/2013 ⁽⁴⁾.
- (5) Selleks et käsitleda konkreetselt andmevahetusteenuste lennundusohutusosalast aspekti vastavalt määrusele (EÜ) nr 29/2009, andis EASA 23. mail 2014 välja ohutusteabealase dokumendi Safety Information Bulletin No 2014-14, milles soovitatakse sagedaste sidekatkestuste korral üle minna andmesidelt häälsidele.
- (6) Kooskõlas EASA soovitustega tegi komisjon ühisettevõttele SESAR ülesandeks välja töötada kava väljaselgitatud probleemide edasiseks uurimiseks ja EASA soovitatud konkreetsete meetmete kasutuselevõtuks. Ühisettevõtte

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.⁽²⁾ Komisjoni määrus (EÜ) nr 29/2009, 16. jaanuar 2009, millega kehtestatakse andmevahetusteenuste nõuded ühtse Euroopa taeva jaoks (ELT L 13, 17.1.2009, lk 3).⁽³⁾ Euroopa Lennundusohutusameti aruanne „Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009” versioon 1.1, 23.4.2014, dokumendi viitenumber 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.⁽⁴⁾ Komisjoni rakendusmäärus EL nr 409/2013, 3. mai 2013, milles käsitletakse ühisprojektide määratlemist, juhtimiskorra kehtestamist ja Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava elluviimist toetavate stiimulite väljaselgitamist (ELT L 123, 4.5.2013, lk 1).

SESAR esitatud töökava sisaldab kaht uuringuetappi ja parandusmeetmeid, mida peetakse vajalikuks eelkõige maapealse andmesidetaristuga seotud probleemide lahendamiseks ning õhusõidukite pardal asuva varustusega seotud tehniliste lahenduste leidmiseks ja valideerimiseks. Prognooside kohaselt peaks esialgseid tulemusi ja parandusmeetmeid rakendatama 2016. aastaks, kuid edasine valideerimine võib kesta veel kaks aastat.

- (7) Võttes eelkõige arvesse väljaselgitatud tehnilisi probleeme ja kasutuselevõetud andmesidetaristu toimimisel ilmnunud puudusi, mille kõrvaldamiseks on juba võetud teatavaid leevendusmeetmeid, ning kõnealuste puuduste võimalikku mõju lennundusohutusele, samuti asjaolu, et eespool nimetatud probleemide väljaselgitamiseks ja kõrvaldamiseks vajalikud uuringud ja meetmed peaks prognooside kohaselt lõpule viidama 2018. aasta jooksul, tuleks määruse (EÜ) nr 29/2009 kohaldamise tähtaega pikendada.
- (8) Peale selle tuleks põhjenduses 7 osutatud põhjustel ja selleks, et tagada määruses (EÜ) nr 29/2009 sätestatud nõuete ühetaoline kohaldamine, muuta kõnealuses määruses sätestatud teatavaid muid tähtaegu.
- (9) Selleks et osutada ja kasutada andmevahetusteenuseid, mis põhinevad nõuetekohasel valideeritud andmesidevõimekusega maapealsel varustusel, tuleks muuta määruse (EÜ) nr 29/2009 I lisa A ja B osas määratletud õhuruumi maapealse varustuse nõuete kohta kehtivaid tähtaegu, et tagada maapealse taristu töövalmidus 24 kuud enne õhusõiduki pardal asuva varustuse nõuete kohaldamise tähtaegu. Samas oli kõnealuse lisa B osas määratletud õhuruumi eest vastutavate liikmesriikide puhul nõuetekohase maapealse andmesidetaristu rakendamiseks juba varem ette nähtud pikem tähtaeg. Seepärast ei ole enam põhjust kohaldada kõnealuse lisa A ja B osas määratletud õhuruumide suhtes eri tähtaegu.
- (10) Lisaks tuleks muuta tähtaega, mille jooksul käitajad peavad tagama, et asjaomasel õhusõidukil on määruse (EÜ) nr 29/2009 II lisa kohane andmevahetusteenuste kasutamise võimekus, nii et see langeks kokku kõnealuse määruse kohaldamise muudetud tähtajaga. Peale selle ei ole andmevahetusteenuste kasutamise võimekusega seotud nõude puhul enam põhjust eristada õhusõidukeid individuaalse lennukõlblikkuse sertifikaadi väljaandmise kuupäeva alusel. Siiski tuleks teatavate õhusõidukiliikide ja transpordiks kasutatavate uute riiklike õhusõidukitega seotud konkreetsete eeskirjade puhul jätkata erandite kohaldamist ning asjakohaseid tähtaegu tuleks muuta nii, et säiliks kõnealuste eeskirjade praktiline mõju. Erandi kohaldamist tuleks esialgu jätkata ainult selliste õhusõidukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 2014 ja millele on paigaldatud asjakohase Eurocae-dokumendi nõuetele vastav andmesidevarustus, ja kõnealust erandit tuleks kohaldada vähemalt seni, kuni puudub selge ja veenev teave, mis õigustab erandi tühistamist.
- (11) Võttes arvesse vajadust nõuetekohaselt kõrvaldada kõik käesolevas määruses sätestatud meetmetest tulenevad võimalikud lennundusohutusprobleemid, ei mõjuta käesolevas määruses sätestatud meetmed, eelkõige määruse (EÜ) nr 29/2009 kohaldamise kuupäeva muutmist käsitlev meede, võimalust muuta komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 391/2013 ⁽¹⁾ artiklis 16 osutatud aeronavigatsioonitasusid või eraldada lennuliiklusvoo juhtimise (ATFM) teenindusaegu vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 255/2010, ⁽²⁾ et võtta arvesse asjaolu, et mõned käitajad võivad juba olla paigaldanud oma õhusõidukitele andmesidevõimekusega varustuse või et nad teevad seda vabatahtlikult enne käesolevas määruses sätestatud muudetud kohaldamiskuupäeva ja et teatavad lennuliiklusteenuse osutajad on maapealse andmesidetaristu juba rakendanud.
- (12) Vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) nr 441/2014 ⁽³⁾ lisatakse määruse (EÜ) nr 29/2009 reguleerimisalasse kuuluvasse õhuruumi Horvaatia õhuruum. Siiski kohaldatakse rakendusmäärust (EL) nr 441/2014 alles alates 5. veebruarist 2016. Võttes arvesse määruse (EÜ) nr 29/2009 käesolevat muudatust, tuleks rakendusmäärus (EL) nr 441/2014 selguse huvides kehtetuks tunnistada ja kõnealuse määrusega jõustatud muudatus tuleks lisada käesolevale määrusele.
- (13) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 29/2009 vastavalt muuta.
- (14) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 ⁽⁴⁾ artikli 5 kohaselt asutatud ühtse taeva komitee arvamusega,

⁽¹⁾ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 391/2013, 3. mai 2013, milles sätestatakse ühine aeronavigatsioonitasude süsteem (ELT L 128, 9.5.2013, lk 31).

⁽²⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 255/2010, 25. märts 2010, milles sätestatakse lennuliiklusvoogude juhtimise ühised eeskirjad (ELT L 80, 26.3.2010, lk 10).

⁽³⁾ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 441/2014, 30. aprill 2014, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 29/2009, millega kehtestatakse andmevahetusteenuste nõuded ühtse Euroopa taeva jaoks (ELT L 130, 1.5.2014, lk 37).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 549/2004, 10. märts 2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 29/2009 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Määrust kohaldatakse instrumentaallennureeglite kohaselt käitatavate kõikide selliste lendude suhtes, mis osalevad üldises lennuliikluses I lisa A ja B osas määratletud õhuruumis, mis asub lennutasandist 285 kõrgemal.”

2) Artikli 3 lõiked 2, 3, 4 ja 5 asendatakse järgmisega:

„2. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, tagavad käitajad, et artikli 1 lõikes 3 osutatud lende teostav õhusõiduk on võimeline kasutama II lisas määratletud andmevahetusteenuseid alates 5. veebruarist 2020.

3. Lõiget 2 ei kohaldata järgmiste õhusõidukite suhtes:

a) õhusõidukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 2014 ja millele on paigaldatud andmesidevarustus, mis on tunnistatud vastavaks ühe III lisa punktis 10 määratletud Eurocae-dokumendi nõuetele;

b) õhusõidukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 31. detsembrist 2003 ja mille käitamine artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumis lõpetatakse enne 31. detsembrist 2022;

c) riiklikud õhusõidukid;

d) artikli 1 lõikes 3 osutatud õhuruumi lennuliikluses katsetamise, tarnimise või hoolduse eesmärgil osalevad õhusõidukid või ajutiselt rikkis andmeside koostisosadega õhusõidukid tingimustel, mis on sätestatud kohaldatavas minimaalvarustuse loetelus, mida nõutakse III lisa punktis 1 ning määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades.

4. Liikmesriigid, kes otsustavad pärast 1. jaanuari 2019 kasutusele võetavad uued transpordiks kasutatavad riiklikud õhusõidukid varustada andmesidevõimekusega lähtuvalt standarditest, mis ei ole omased sõjaliste operatsioonide nõuetele, peavad tagama, et need õhusõidukid on võimelised kasutama II lisas määratletud andmevahetusteenuseid.”

3) Artikli 15 teises lõigus asendatakse tekst „7. veebruarist 2013” tekstiga „5. veebruarist 2018”.

4) I lisa B osas lisatakse tekstile „— Warszawa FIR” järgmine: „— Zagreb FIR,”.

Artikkel 2

Rakendusmäärus (EL) nr 441/2014 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 26. veebruar 2015

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER