

Teataja



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

64. aastakäik

2. veebruar 2021

Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

RAHVUSVAHELISED LEPINGUD

- ★ Nõukogu otsus (EL) 2021/112, 25. jaanuar 2021, Euroopa Liidu ja Jaapani vahelise tsiviillennundusohutust käsitleva lepingu sõlmimise kohta 1
- ★ Nõukogu otsus (EL) 2021/113, 25. jaanuar 2021, Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vahelise kirjavahetuse vormis kokkuleppe (milles käsitletakse Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vahelise säästva kalapüügi partnerluslepingu rakendamise protokollki kehtivusaja pikendamist) sõlmimise kohta 3

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2021/114, 25. septembri 2020, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 978/2012 II ja III lisa seoses Armeenia ja Vietnamiga 5
- ★ Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2021/115, 27. november 2020, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1021 I lisa perfluorooktaanhappe (PFOA), selle soolade ja PFOA-ga seotud ühendite osas ⁽¹⁾ 7
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/116, 1. veebruar 2021, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 550/2004 sätestatud Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist toetav esimene ühisprojekt, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 409/2013 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 716/2014 ⁽¹⁾ 10

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

OTSUSED

- ★ Komisjoni rakendusotsus (EL) 2021/117, 1. veebruar 2021, millega muudetakse rakendusotsust (EL) 2019/919 väikelaevu käsitlevate harmoneeritud standardite osas seoses bensiinimootori ja/või bensiinipaagi sektsioonide ventilatsiooniga ning elektriventilaatoritega 39

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

RAHVUSVAHELISED LEPINGUD

NÕUKOGU OTSUS (EL) 2021/112,

25. jaanuar 2021,

Euroopa Liidu ja Jaapani vahelise tsiviillennundusohutust käsitleva lepingu sõlmimise kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõike 6 teise lõigu punkti a alapunktiga v ja artikli 218 lõikega 7,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi nõusolekut ⁽¹⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt nõukogu otsusele (EL) 2020/1026 ⁽²⁾ allkirjastati Euroopa Liidu ja Jaapani vaheline tsiviillennundusohutust käsitlev leping (edaspidi „leping“) 22. juunil 2020, tingimisel et see sõlmitakse hilisemal kuupäeval.
- (2) On asjakohane viidata menetluskorrale, mille kohaselt liit osaleb lepingu alusel loodud ühisorganites, võetakse vastu kaitsemeetmeid, taotletakse konsultatsioone, võetakse tunnustamiskohustuse täitmise peatamise meetmeid ja võetakse vastu lepingu lisade muutmist käsitlevad otsused ning mis on sätestatud otsuses (EL) 2020/1026.
- (3) Leping tuleks heaks kiita,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu ja Jaapani vaheline tsiviillennundusohutust käsitlev leping kiidetakse liidu nimel heaks.

Artikkel 2

Nõukogu eesistuja esitab liidu nimel kõnealuse lepingu artikli 20 lõikes 1 sätestatud teate ⁽³⁾.

Artikkel 3

1. Euroopa Komisjon, keda abistavad Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ja liikmesriikide esindajatena nende lennuametid, esindab liitu lepingu artikli 11 alusel moodustatud lepinguosaliste ühiskomitees (edaspidi „ühiskomitee“).
2. Euroopa Liidu Lennundusohutusamet, keda abistavad sellised liikmesriikide lennuametid, keda konkreetse koosoleku päevakord otseselt puudutab, esindab liitu lepingu 1. lisa artikli 3 alusel moodustatud sertifitseerimise järelevalvenõukogus.

⁽¹⁾ 15. detsembri 2020. aasta nõusolek (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽²⁾ Nõukogu 24. aprilli 2020. aasta otsus (EL) 2020/1026 Euroopa Liidu ja Jaapani vahelise tsiviillennundusohutust käsitleva lepingu Euroopa Liidu nimel allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta (ELT L 229, 16.7.2020, lk 1).

⁽³⁾ Nõukogu peasekretariaat avaldab lepingu jõustumise kuupäeva *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

1. Komisjon võib teha järgmist:
 - a) võtta vastu lepingu artikli 5 lõike 1 punkti b kohaseid kaitsemeetmeid;
 - b) taotleda konsultatsioone kooskõlas lepingu artikli 16 lõikega 3;
 - c) võtta meetmeid vastastikuse tunnustamise kohustuse täitmise peatamiseks ja sellise peatamise tühistamiseks kooskõlas lepingu artikliga 17.
2. Komisjon teatab nõukogule piisavalt aegsasti oma kavatsusest võtta käesoleva artikli alusel meetmeid.

Artikkel 5

Komisjonil on õigus kiita liidu nimel heaks ühiskomitee poolt vastavalt lepingu artikli 11 lõike 2 punktile c vastu võetud lepingu lisade muudatused, kui sellised muudatused on kooskõlas asjakohaste liidu õigusaktidega ega too kaasa nende muutmise vajadust, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) komisjon tagab, et liidu nimel heakskiitmine
 - on liidu huvides;
 - täidab liidu lennundusohutus- ja kaubanduspoliitika raames seatud eesmärged;
 - võtab arvesse liidu tootjate, kauplejate ja tarbijate huve;
 - ei ole vastuolus liidu ega rahvusvahelise õigusega;
 - toetab asjakohasel juhul tsiviillennundustoodete kvaliteedi parandamist, parandades pettuste ja eksitavate tavade tuvastamist;
 - püüab asjakohasel juhul saavutada tsiviillennundustoodetega seotud standardite ühtlustamist;
 - hoiab asjakohasel juhul ära innovatsiooni takistamise ning
 - hõlbustab asjakohasel juhul tsiviillennundustoodetega kauplemist, ning
- b) komisjon esitab kavandatud muudatused nõukogule piisavalt varakult enne nende heakskiitmist.

Kavandatud muudatuste vastavust esimese lõigu punktis a esitatud tingimustele hindab liikmesriikide valitsuste alaliste esindajate komitee.

Komisjon kiidab kavandatud muudatused liidu nimel heaks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõike 4 kohasele nõukogu blokeerivale vähemusele vastav arv liikmesriike väljendab neile vastuseisu. Sellise blokeeriva vähemuse olemasolu korral lükkab komisjon kavandatud muudatused liidu nimel tagasi.

Artikkel 6

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel, 25. jaanuar 2021

Nõukogu nimel
eesistuja
J. BORRELL FONTELLES

NÕUKOGU OTSUS (EL) 2021/113,**25. jaanuar 2021,****Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vahelise kirjavahetuse vormis kokkuleppe (milles käsitletakse Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vahelise säästva kalapüügi partnerluslepingu rakendamise protokolliga kehtivusaja pikendamist) sõlmimise kohta**

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 43 koostoimes artikli 218 lõike 6 teise lõigu punkti a alapunktiga v,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi nõusolekut ⁽¹⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Kooskõlas nõukogu otsusega (EL) 2020/1545 ⁽²⁾ kirjutati 13. novembril 2020 alla kirjavahetuse vormis kokkuleppele, milles käsitletakse Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vahelise säästva kalapüügi partnerluslepingu rakendamise protokolliga (mis aegub 13. oktoobril 2020) kehtivusaja pikendamist (edaspidi „kirjavahetuse vormis kokkulepe“), tingimusel et see sõlmitakse hilisemal kuupäeval.
- (2) Kirjavahetuse vormis kokkuleppe eesmärk on võimaldada liidul ja Cooki saarte valitsusel jätkata koostööd, et arendada säästvat kalanduspoliitikat ja kalavarude vastutustundlikku kasutust Cooki saarte vetes ning anda liidu laevadele võimalus neis vetes kala püüda.
- (3) Kirjavahetuse vormis kokkuleppe tuleks heaks kiita,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vaheline kirjavahetuse vormis kokkulepe, milles käsitletakse Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vahelise säästva kalapüügi partnerluslepingu rakendamise protokolliga kehtivusaja pikendamist, kiidetakse liidu nimel heaks ⁽³⁾.

⁽¹⁾ 14. detsembri 2020. aasta nõusolek (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽²⁾ Nõukogu 19. oktoobri 2020. aasta otsus (EL) 2020/1545 Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vahelise kirjavahetuse vormis kokkuleppe (milles käsitletakse Euroopa Liidu ja Cooki saarte valitsuse vahelise säästva kalapüügi partnerluslepingu rakendamise protokolliga kehtivusaja pikendamist) liidu nimel allkirjastamise ja selle ajutise kohaldamise kohta (ELT L 356, 26.10.2020, lk 7).

⁽³⁾ Kirjavahetuse vormis kokkuleppe tekst avaldatakse 26. oktoobri 2020. aasta ELTs L 356.

Artikkel 2

Nõukogu eesistuja esitab liidu nimel kirjavahetuse vormis kokkuleppe artikliga 6 sätestatud teate (*).

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel, 25. jaanuar 2021

Nõukogu nimel
eesistuja
J. BORRELL FONTELLES

(*) Nõukogu peasekretariaat avaldab kirjavahetuse vormis kokkuleppe ajutise kohaldamise kuupäeva *Euroopa Liidu Teatajas*.

MÄÄRUSED

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2021/114,

25. septembri 2020,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 978/2012 II ja III lisa seoses Armeenia ja Vietnamiga

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrust (EL) nr 978/2012 üldiste tariifsete soodustuste kava kohaldamise ning nõukogu määruse (EÜ) nr 732/2008 kehtetuks tunnistamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 5 lõiget 3 ja artikli 10 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EL) nr 978/2012 artiklis 4 on sätestatud kriteeriumid, mille alusel antakse üldiste tariifsete soodustuste kava (edaspidi „GSP“) üldise korra raames tariifseid soodustusi.
- (2) Määruses (EL) nr 978/2012 on sätestatud, et kui riik on Maailmapanga liigituse kohaselt kõrge või üle keskmise sissetulekuga riik kolmel järjestikusel aastal või kui riigi suhtes kohaldatakse turulepääsu sooduskorda GSP tariifsete soodustustega samadel või soodsamatel tingimustel peaaegu kogu kaubavahetuse ulatuses, ei kohaldata tema suhtes GSP kohaseid soodustusi.
- (3) GSP raames soodustatud riikide loetelu on kehtestatud määruse (EL) nr 978/2012 II lisas. Kõnealuse määruse kohaselt peab komisjon II lisa iga aasta 1. jaanuariks läbi vaatama, et muuta seal loetletud riikide staatust vastavalt kõnealuse määruse artiklis 4 sätestatud kriteeriumidele.
- (4) Määruse (EL) nr 978/2012 kohaselt tuleb GSP raames soodustatud riigile ja ettevõtjatele anda piisavalt aega, et kohaneda GSP raames antud staatuse muutumisega. Seepärast tuleks vastavalt artikli 4 lõike 1 punktile a jätkata GSP raames antavate soodustuste andmist ühe aasta jooksul pärast otsust jätta riik GSP raames soodustatud riikide loetelust välja ja vastavalt artikli 4 lõike 1 punktis b sätestatule kahe aasta jooksul pärast liidu turule pääsu sooduskorra kohaldamise kuupäeva.
- (5) Maailmapanga liigituse kohaselt oli Armeenia aastatel 2018, 2019 ja 2020 üle keskmise sissetulekuga riik. Määruse (EL) nr 978/2012 artikli 4 lõike 1 punkti a kohaselt ei kvalifitseeru Armeenia enam GSP raames soodustatud riigi staatusega riigiks ning tuleks alates 1. jaanuarist 2022 kõnealuse määruse II lisas sätestatud GSP raames soodustatud riikide loetelust välja jätta.
- (6) Määruse (EL) nr 978/2012 artikli 9 lõikega 1 on kehtestatud konkreetsed abikõlblikkuse kriteeriumid tariifsete soodustuste andmiseks säästvat arengut ja head valitsemistava stimuleeriva erikorra (edaspidi „GSP+“) raames. GSP+ raames soodustatud riikide loetelu on esitatud määruse (EL) nr 978/2012 III lisas.
- (7) Kuna Armeenia ei kuulu alates 1. jaanuarist 2022 enam GSP raames soodustatud riikide hulka, ei tohiks ta vastavalt määruse (EL) nr 978/2012 artikli 9 lõikele 1 kuuluda enam ka GSP+ raames soodustatud riikide hulka. Seepärast tuleks Armeenia alates 1. jaanuarist 2022 kõnealuse määruse III lisast välja jätta.

⁽¹⁾ ELT L 303, 31.10.2012, lk 1.

- (8) Turulepääsu sooduskorda hakati Vietnami suhtes kohaldama 1. augustil 2020. Kooskõlas määruse (EL) nr 978/2012 artikli 4 lõike 1 punktiga b tuleks ka Vietnam kõnealuse määruse II lisast välja jätta. Kooskõlas varasemate sarnaste juhtude korral tehtud otsustega ning selleks, et tagada õiguskindlus ja vältida põhjendamatu halduskoormust, tuleks Vietnam II lisast välja jätta alates 1. jaanuarist 2023,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 978/2012 muudetakse järgmiselt.

1. II lisa pealkirja „Artikli 1 lõike 2 punktis a osutatud üldise korra alusel soodustatud riigid“ alt jäetakse veergudest A ja B välja järgmised tähestikulised koodid ja neile vastavad riigid:
 - a) AM Armeenia;
 - b) VN Vietnam.
2. III lisa veergudest A ja B jäetakse välja järgmised tähestikulised koodid ja neile vastavad riigid:
AM Armeenia

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub 1. jaanuaril 2021.

Artikli 1 lõike 1 punkti a ja artikli 1 lõiget 2 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2022.

Artikli 1 lõike 1 punkti b kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2023.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 25. septembril 2020

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2021/115,**27. november 2020,****millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1021 I lisa perfluorooktaanhappe (PFOA), selle soolade ja PFOA-ga seotud ühendite osas****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrust (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 15 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määrusega (EL) 2019/1021 rakendatakse liidu võetud kohustused, mis tulenevad püsivate orgaaniliste saasteainete Stockholmi konventsioonist ⁽²⁾ (edaspidi „konventsioon“) ja 1979. aasta piiriülese õhusaaste kauglevi konventsiooni protokollist püsivate orgaaniliste saasteainete kohta ⁽³⁾.
- (2) Konventsiooni A lisa („Kõrvaldamine“) sisaldab loetelu kemikaalidest, mille konventsiooni iga osaline on kohustatud keelustama ja/või mille tootmise, kasutamise, importimise ja eksportimise lõpetamiseks peab iga osaline võtma vajalikud õiguslikud ja haldusmeetmed, võttes arvesse kõnealuses lisas sätestatud erandeid.
- (3) Komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2020/784 ⁽⁴⁾ muudeti määruse (EL) 2019/1021 I lisa, et lisada sellesse perfluorooktaanhape (PFOA), selle soolad ja PFOA-ga seotud ühendid.
- (4) Määruse (EL) 2019/1021 artikli 15 lõikega 1 on komisjonile antud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte I lisa kannete muutmiseks, et kohandada neid teaduse ja tehnika arenguga.
- (5) Pärast delegeeritud määruse (EL) 2020/784 vastuvõtmist teatati komisjonile, et teatavad muud kui siiratavad ja invasiivsed meditsiiniseadmed sisaldavad PFOA ja selle soolade tahtmatuid lisandeid üle kõnealuses määruses kehtestatud piirnormi 0,025 mg/kg (0,000025 massiprotsenti).
- (6) Vältimaks selliste meditsiiniseadmete tootmise keelamist pärast 3. detsembrist 2020 ja selleks, et anda tootjatele piisavalt aega lisandite sisalduse vähendamiseks, tuleks kehtestada PFOA, selle soolade ja PFOA-ga seotud ühendite tahtmatu jälgisaaste piirnormiks 2 mg/kg (0,0002 massiprotsenti), mis vaadatakse tulevikus üle.
- (7) Delegeeritud määrusega (EL) 2020/784 kehtestati tahtmatu jälgisaaste piirnorm PFOA-le ja selle sooladele polütetrafluoroetüleeni (PTFE) mikropulbrites, mis on saadud ioniseerival kiiritamisel neeldumisdoosiga kuni 400 kilogreid.
- (8) Pärast delegeeritud määruse (EL) 2020/784 vastuvõtmist teavitati komisjoni sellest, et nõue, mille kohaselt peab ioniseeriva kiiritamise teel toimuva valmistamisprotsessi neeldumisdoos olema kuni 400 kilogreid, on ettevõtjatele täitmiseks ja ametiasutustele täitmise kontrollimiseks liiga spetsiifiline. Seepärast tuleks viide 400 kilogreile välja jätta.
- (9) Delegeeritud määrusega (EL) 2020/784 kehtestati tahtmatu jälgisaaste piirnorm PFOA-ga seotud ühendite aines, mida kasutatakse transporditava isoleeritud vaheainena selliste fluorokemikaalide tootmiseks, mille süsinikuahelas on kuni kuus aatomit.

⁽¹⁾ ELT L 169, 25.6.2019, lk 45.

⁽²⁾ ELT L 209, 31.7.2006, lk 3.

⁽³⁾ ELT L 81, 19.3.2004, lk 37.

⁽⁴⁾ Komisjoni 8. aprilli 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/784, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1021 I lisa seoses perfluorooktaanhappe (PFOA), selle soolade ja PFOA-ga seotud ühendite loetellu kandmisega (ELT L 188 I, 15.6.2020, lk 1).

- (10) Kõnealune piirnorm pidi hõlmama vaheaineid, mida kasutatakse kuue või vähema täielikult fluoritud süsinikuaatomiga PFOA alternatiivainete tootmiseks. Selguse huvides tuleks sõna „süsinikuahel“ ette lisada eesliide „perfluoro-“.
- (11) Seepärast tuleks määrust (EL) 2019/1021 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) 2019/1021 I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 27. november 2020

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Määruse (EL) 2019/1021 I lisa A osa tabelis muudetakse perfluorooktaanhapet (PFOA), selle soolasid ja PFOA-ga seotud ühendeid käsitleva kande neljandat veergu („Konkreetne erand vahepealseks kasutamiseks või muu täpsustus“) järgmiselt:

1) punkti 3 esimene lause asendatakse järgmisega:

„3. Käesoleva kande puhul kohaldatakse artikli 4 lõike 1 punkti b PFOA-ga seotud ühendite suhtes, mis esinevad kontsentratsioonis kuni 20 mg/kg (0,002 massiprotsenti) aines, mida kasutatakse määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 3 punkti 15 alapunkti c kohase transporditava isoleeritud vaheainena ja mille puhul järgitakse nimetatud määruse artikli 18 lõike 4 punktides a–f sätestatud rangelt ohjatud tingimusi ning mida kasutatakse selliste fluorokemikaalide tootmiseks, mille perfluorosüsinikuahelas on kuni kuus aatomit.“;

2) punkti 4 esimene lause asendatakse järgmisega:

„4. Käesoleva kande puhul kohaldatakse artikli 4 lõike 1 punkti b PFOA ja selle mis tahes soola suhtes, mis esineb kontsentratsioonis kuni 1 mg/kg (0,0001 massiprotsenti) polütetrafluoroetüleen (PTFE) mikropulbris, mis on saadud ioniseerival kiiritamisel või termilise lagundamise teel, ning tööstuses ja kutseliste kasutajate poolt kasutatavates segudes ja toodetes, mis sisaldavad PTFE mikropulbrit.“;

3) lisatakse punkt 10:

„10. Käesoleva kande puhul kohaldatakse artikli 4 lõike 1 punkti b PFOA ja selle soolade ja/või PFOA-ga seotud ühendite suhtes, mis esinevad muudes kui invasiivsetes ja siiratavates meditsiiniseadmetes kontsentratsioonis kuni 2 mg/kg (0,0002 massiprotsenti). Komisjon vaatab selle erandi läbi ja hindab seda hiljemalt 22. veebruaril 2023.“

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/116,**1. veebruar 2021,****millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 550/2004 sätestatud Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist toetav esimene ühisprojekt, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 409/2013 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 716/2014****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus), ⁽¹⁾ eriti selle artiklit 15a,

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühtse Euroopa taeva (The Single European Sky, SES) eesmärk on ajakohastada Euroopa lennuliikluse korraldamist (European Air Traffic Management, ATM), parandades selle ohutust ja tõhusust. See aitab vähendada kasvuhoonegaaside heidet. Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemiga seotud teadusuuringute ja arendustegevuse projekt (projekt SESAR) on ühtse Euroopa taeva algatuse tehnoloogiasammas.
- (2) Ajakohastamine peaks aitama saavutada Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava visiooni digitaalsest Euroopa taevast.
- (3) Lennuliikluse korraldamise tõhus ajakohastamine nõuab uuenduslike lennuliikluse korraldamise funktsioonide õigeaegset rakendamist. Need funktsioonid peaksid põhinema tehnoloogiatel, mis tõstavad automatiseerituse taset ning suurendavad küberturvalist andmete jagamist ja ühenduvust lennuliikluse korraldamises. Need tehnoloogiad peaksid suurendama ka Euroopa lennuliikluse korraldamise taristu virtualiseerimist ja lennuliiklusteeninduse osutamist igat liiki õhuruumis.
- (4) Komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 409/2013 ⁽²⁾ on kehtestatud SESARi kasutuselevõtu raamistik, milles on sätestatud ühisprojektide sisu, väljatöötamise, vastuvõtmise, rakendamise ja järelevalve nõuded.
- (5) Ühisprojektid peaksid hõlmama üksnes selliseid ATMi funktsioone, mis on rakendamiseks valmis, mis nõuavad sünkroniseeritud rakendamist ja mis aitavad märkimisväärselt kaasa kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamisele.
- (6) Ühisprojekte rakendatakse kasutuselevõtu haldusasutuse koordineeritavate projektide kaudu kooskõlas kasutuselevõtu programmiga.
- (7) Komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 716/2014 ⁽³⁾ loodud ühise katseprojekti eesmärk oli rakendada katseprojekti SESAR lahendustel põhinevaid ATMi funktsioone koordineeritud ja sünkroniseeritud viisil ning seda kasutati rakendusmäärusega (EL) nr 409/2013 kehtestatud SESARi kasutuselevõturaamistiku juhtimis- ja stimuleerimismehhanismide katsetamiseks.
- (8) Rakendusmääruse (EL) nr 716/2014 artikli 6 kohasel läbivaatamisel jõuti järeldusele, et ühise katseprojektiga tehti Euroopa lennuliikluse korraldamises positiivseid operatsioonilisi muudatusi. Kuid lennuliikluse korraldamise funktsioonide rakendamise erinev küpsusaste ja selle mõju nende rakendamise sünkroniseerimisele vähendasid ühise katseprojekti mõjusust.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.

⁽²⁾ Komisjoni 3. mai 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 409/2013, milles käsitletakse ühisprojektide määratlemist, juhtimiskorra kehtestamist ja Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava elluviimist toetavate stiimulite väljaselgitamist (ELT L 123, 4.5.2013, lk 1).

⁽³⁾ Komisjoni 27. juuni 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 716/2014 Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist toetava ühise katseprojekti kehtestamise kohta (ELT L 190, 28.6.2014, lk 19).

- (9) Läbivaatamise tulemused toetavad ühisprojektide katsetapi lõpetamist ning ühise katseprojekti edasiarendamist sihipärasemaks ja küpsemaks ühisprojektiks. Läbivaatamine kinnitas, et kõik ühisest katseprojektist esimesse ühisprojekti üle kantud funktsioonid on saanud rakendamiseks tehnilise valmisoleku.
- (10) Ühisprojektide eesmärk on rakendada koostalitlusvõimelised lennuliikluse korraldamise funktsioonid sünkroniseeritud viisil. Ühisprojektide sünkroniseeritud rakendamine on oluline, et saada õigeaegset kasu võrguülese toimimise eelistest, eelkõige sellest, kui mitme liikmesriigi sidusrühmad kooskõlastavad ja koordineerivad investeeringuid, töökavu, hankeid ning koolitustegevust.
- (11) Esimese ühisprojekti sisu tuleks arvesse võtta kasutuselevõtu haldusasutuse, ühissetevõtte SESAR ja lennuliikluse korraldamises osalevate sidusrühmade panust ning kulude-tulude analüüsi.
- (12) Esimese ühisprojektiga tuleks jätkuvalt anda volitused esimese ühisprojekti kuue ATMi funktsiooni rakendamiseks, kuigi seda tuleks ajakohastada, võttes aluseks kriteeriumid, mille kohaselt panustatakse oluliste operatsiooniliste muudatuste tegemisse Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavas, küpsusesse ja sünkroniseeritud rakendamise vajadusse.
- (13) Käesolevasse õigusakti lisatavad allfunktsioonid peaksid piirduma nende funktsioonidega, mida saab rakendada 31. detsembriks 2027.
- (14) Rakendusmäärus (EL) nr 716/2014 on inkorporeeritud Euroopa Majanduspiirkonna lepingusse⁽⁴⁾ ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelisse õhutranspordialasesse kokkuleppesse,⁽⁵⁾ millega lisatakse selle reguleerimisalasse lennuliikluse korraldamise funktsioonide 1, 2, 4 ja 5 puhul Oslo Gardermoeni, Zürichi Kloteni ja Genfi lennujaamad. Saamaks võrgust võimalikult suurt kasu, oleks soovitatav, et need lennujaamad rakendaksid asjaomaste lepingute kontekstis esimest ühisprojekti samaväärselt.
- (15) Saabumisjärjestuse laiendatud haldamine, lähenemisjärjestuse halduri ja lahkumisjärjestuse halduri integreerimine suure tihedusega lähenemisaladel peaks parandama lähenemistrajektoori täpsust ning hõlbustama lennuliiklusjärjekorra kindlaksmääramist varasemas etapis. Lennuliikluse korraldamise suutlikkusel põhineva navigatsiooni allfunktsiooni rakendamist reguleeritakse komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2018/1048⁽⁶⁾ ja seega ei peaks ühisprojekt seda enam hõlmama.
- (16) Lennujaamade integratsiooni ja jõudlusega seotud funktsioon peaks lihtsustama lähenemis- ja lähilennujuhtimisteenusete osutamist, suurendades lennuraja ohutust, parandades ruleerimisvõimalusi ja -ohutust ning vähendades ohuolukordade tekkimise võimalust lennurajal.
- (17) Õhuruumi paindliku korraldamise ja vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi kombineeritud rakendamine peaks võimaldama õhuruumi kasutajatel järgida võimalikult täpselt eelistatud trajektoori, arvestamata ühes kindlas punktis asuvaid õhuruumistruktuure või kindlaksmääratud marsruudivõrke. Käesoleva määruse kohane õhuruumi paindlik korraldamine peaks toimuma koos komisjoni määrusega (EÜ) nr 2150/2005 õhuruumi paindliku kasutamise kohta⁽⁷⁾.
- (18) Ühine võrguhaldus peaks suurendama Euroopa ATM-võrgu tulemuslikkust, eelkõige suurendades õhuruumi läbilaskevõimet ning lendude tõhusust trajektoorteabe vahetamise, parandamise ja haldamise kaudu.
- (19) Süsteemidevaheline teabehaldus peaks võimaldama standardite, taristu ja juhtimissüsteemi kaudu välja töötada, rakendada ja edasi arendada teabevahetuse teenuseid, mis on vajalikud teabe haldamiseks ja selle vahetamiseks koostalitlusvõimeliste teenuste kaudu operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade vahel.

⁽⁴⁾ Euroopa Majanduspiirkonna leping (EÜT L 1, 3.1.1994, lk 3).

⁽⁵⁾ Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vaheline õhutranspordialane kokkulepe (EÜT L 114, 30.4.2002, lk 73).

⁽⁶⁾ Komisjoni 18. juuli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1048, millega kehtestatakse suutlikkusel põhineva navigatsiooni suhtes kohaldatavad õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid (ELT L 189, 26.7.2018, lk 3).

⁽⁷⁾ Komisjoni 23. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2150/2005, milles sätestatakse ühised eeskirjad õhuruumi paindlikuks kasutamiseks (ELT L 342, 24.12.2005, lk 20).

- (20) Esmane trajektoorteabe jagamine peaks võimaldama õhusõidukitel trajektoorteavet edastada, seda maapinnal jaotada ning paremini kasutada maapealsete lennuliikluse juhtimissüsteemide ja võrgu haldaja kasutuses olevate süsteemide poolt, et vähendada taktikaliste sekkumiste ja kokkupõrkeolukordade arvu.
- (21) Ühise katseprojekti läbivaatamisel rõhutati vajadust rakendusmääruse (EL) nr 409/2013 sätteid parandada või selgitada, et suurendada ühisprojektide mõjusust ja hõlbustada nende rakendamist.
- (22) Mõned lennuliikluse korraldamise funktsioonid või allfunktsioonid, mis on ühisprojekti olulised osad, ei pruugi olla käesoleva määruse jõustumise ajal rakendamiseks valmis. Selleks et tagada ühisprojektide järjepidevus ning säilitada hoog tootmise juurutamise protsesside lõpuleviimisel, tuleks need funktsioonid lisada ühisprojekti koos tootmise juurutamise ja rakendamise tähtaegadega. Kui tootmise juurutamise protsessid ei ole tootmise juurutamise tähtajaks edukalt lõpule viidud, tuleks need funktsioonid ühisprojektist välja jätta ja kaaluda nende kasutamist tulevastes projektides.
- (23) Ühisprojektide sisu töötatakse välja ühissetteõttes SESAR osalevate aeronavigatsiooniteenuse osutajate, lennujaama käitajate, õhuruumi kasutajate ja tootva tööstuse, kasutuselevõtu haldusasutuse ning nende vastavate nõuanderühmade kaasabil. Need konsultatsioonimehhanismid ja komisjoni korraldatud avalik konsultatsioon annavad piisava kindluse selle kohta, et sidusrühmad kiidavad ühisprojektid heaks. Seetõttu ei ole õhuruumi kasutajate esindajate lisarühma moodustamine enam vajalik.
- (24) Ühisprojektid kujutavad endast kõigi lennuliikluse korraldamise valdkonna sidusrühmade kohustuslikke investeeringuid. Aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja võrgustiku haldusasutuse suhtes kohaldatakse kogu liitu hõlmavat tulemuslikkuse kava kooskõlas komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/317,⁽⁸⁾ mille eesmärk on saavutada kogu liitu hõlmavad tulemuslikkuse eesmärgid. Need investeeringud tuleks lisada liikmesriikide tulemuslikkuse kavadesse ja võrgu tulemuslikkuse kavasse.
- (25) Võttes arvesse jätkuvat COVID-19 pandeemiat, peaks komisjon jätkama lennuliikluse arengu jälgimist ja jälgima määruse rakendamist, et võtta vajaduse korral meetmeid.
- (26) Selguse huvides ja esimese ühisprojekti katsetapi lõpetamise näitamiseks on asjakohane rakendusmäärus (EL) nr 716/2014 kehtetuks tunnistada.
- (27) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Esimese ühisprojekti kehtestamine

Selleks et toetada Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist, kehtestatakse esimene ühisprojekt (edaspidi „ühisprojekt nr 1“).

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse rakendusmääruse (EL) nr 409/2013 artiklis 2 sätestatud mõisteid.

⁽⁸⁾ Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1).

Kasutatakse ka järgmisi mõisteid:

- 1) „lennujaamade ühine otsustusprotsess“ või „A-CDM“ – protsess, mille käigus tehakse lennujaamade lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimisega („ATFCM“) seotud otsuseid operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade ja muude ATFCMi kaasatud osalejate vahelise suhtluse alusel ning mille eesmärk on vähendada hiline misi, parandada sündmuste prognoositavust, optimeerida ressursside kasutamist ja vähendada keskkonnamõju;
- 2) „lennujaama operatiivkava“ või „AOP“ – üks, ühine, ühiselt kokkulepitud ja pidevalt ajakohastatav kava, mis on kättesaadav kõigile asjaomastele operatiivses lennutegevuses osalevatele sidusrühmadele, millega tagatakse ühine olukorrast teavitamine protsessi optimeerimise huvides;
- 3) „võrgu operatiivkava“ või „NOP“ – kava koos abivahenditega, mille võrgustiku haldusasutus töötab välja kooskõlas operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega, et korraldada oma tegevust lühikeses ja keskpikas perspektiivis vastavalt võrgu strateegilises kavas sisalduvatele juhtpõhimõtetele, ning mis sisaldab võrgu operatiivkava Euroopa lennumarsruutide võrgu kavandamise eriomase osa puhul Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava;
- 4) „ATMi funktsiooni käitamine“ – sellise ATMi funktsiooni kasutuselevõtmine, mida kasutatakse täies mahus kõigis igapäevatoimingutes;
- 5) „AF 1“ või „saabumisjärjestuse laiendatud haldamine ja saabumisjärjestuse integreeritud haldamine (AMAN)/ väljumisjärjestuse haldamine (DMAN) suure liiklustihedusega lähenemisalal“ – ATMi funktsioon, mis parandab lähenemistrajektoori täpsust ning hõlbustab lennuliiklusjärjekorra kindlaksmääramist varasemas etapis ning lennuradade optimaalset kasutamist, ühendades AMANi ja DMANi järjestused, rakendades konkreetseid ATMi lahendusi;
- 6) „AF 2“ või „lennujaamade integratsioon ja jõudlus“ – ATMi funktsioon, mis lihtsustab lähenemis- ja lähilennujuhtimisteenusete osutamist, suurendab lennuraja ohutust, ruleerimisvõimalusi ja -ohutust ning vähendab ohuolukordade tekkimise võimalust lennurajal;
- 7) „AF 3“ või „õhuruumi paindlik korraldamine ja vabalt valitavate marsruutidega õhuruum“ – ATMi funktsioon, mis kombineerib õhuruumi paindliku korraldamise ja vabalt valitavate marsruutide rakendamise ning võimaldab õhuruumi kasutajatel järgida eelistatud trajektoori võimalikult täpselt, arvestamata ühes kindlas punktis asuvaid õhuruumistruktuure või kindlaksmääratud marsruudivõrke. See tagab õhusõidukite ohutu ja paindliku käitamise eraldatud õhuruumis nii, et selle mõju teistele õhuruumikasutajatele oleks võimalikult väike;
- 8) „AF 4“ või „ühine võrguhaldus“ – ATMi funktsioon, mis suurendab Euroopa ATM-võrgu tulemuslikkust, eelkõige selle läbilaskevõimet ning lendude tõhusust trajektoorteabe vahetamise, paranduste ja haldamise kaudu. AF4 aitab rakendada ühise planeerimise ja otsuste tegemise võrgustikku, mis võimaldab rakendada lennu- ja vookeskset käitamist;
- 9) „AF 5“ või „süsteemidevaheline teabehaldus (SWIM)“ – ATMi funktsioon, mis koosneb standarditest ja taristust, mis võimaldavad välja töötada, rakendada ja edasi arendada teenuseid operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade vaheliseks teabevahetuseks koostalitlusvõimeliste teenuste kaudu, mis põhinevad SWIM-standarditel ja mida osutatakse internetiprotokolli kaudu;
- 10) „AF 6“ või „esmane trajektoorteabe jagamine“ või „i4D“ – ATMi funktsioon, mis parandab sihtaegade ja trajektoorteabe kasutamist, sealhulgas võimaluse korral õhusõiduki pardalt edastatavate 4D-trajektooriandmete kasutamist maapealsete ATC-süsteemide ja võrgu haldaja kasutuses olevate süsteemide poolt, et vähendada taktikaliste sekkumiste ja kokkupõrkeolukordade arvu.

Artikkel 3

ATMi funktsioonid ja nende kasutuselevõtt

1. Ühisprojekt nr 1 hõlmab järgmisi ATMi funktsioone:
 - a) saabumisjärjestuse laiendatud haldamine ja saabumis-/väljumisjärjestuse integreeritud haldamine suure liiklustihedusega lähenemisalal;
 - b) lennujaamade integratsioon ja jõudlus;
 - c) õhuruumi paindlik korraldamine ja vabalt valitavate marsruutidega õhuruum;

- d) ühine võrguhaldus;
- e) süsteemidevaheline teabehaldus;
- f) esmane trajektoorteabe jagamine.

2. Käesoleva määruse lisas kindlaks määratud operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad rakendavad lõikes 1 osutatud ATMi funktsioone ja nendega soetud käitamisprotseduure kooskõlas käesoleva määruse lisaga. Operatiivses lennutegevuses osalevad sõjandusvaldkonna sidusrühmad võtavad kõnealused ATMi funktsioonid kasutusele vaid niivõrd, kui võrd see on vajalik Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139⁽⁹⁾ VIII lisa punkti 3.2 neljanda ja viienda lõigu nõuete täitmiseks.

Artikkel 4

Rakendusmääruse (EL) nr 409/2013 muutmine

Rakendusmäärust (EL) nr 409/2013 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punktid 1, 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

- „1) „ühisettevõtte SESAR“ – nõukogu määruse (EÜ) nr 219/2007 (*) alusel loodud asutus või selle õigusjärglane, mille ülesanne on projekti SESAR arendusetapi juhtimine ja kooskõlastamine;
- 2) „tasusüsteem“ – komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/317 (**) kehtestatud süsteem;
- 3) „ATMi funktsioon, ATMi kasutusvõimalus“ – ATMi koostalitlusvõimeline kasutusvõimaluste või teenuste rühm, mis seondub trajektoori, õhuruumi ja maapinnal toimuva haldusega või teabe jagamisega marsruudi, terminali, lennujaama või võrgustiku kasutuskeskkonnas;

(*) Nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määrus (EÜ) nr 219/2007 ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks (ELT L 64, 2.3.2007, lk 1).

(**) Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1).“;

b) lisatakse punktid 3a ja 3b:

- „3a) „lennuliikluse korraldamise allfunktsioon“ – ATMi funktsiooni lahutamatu osa, mis koosneb kasutusvõimalusest või teenusest ja mis aitab kaasa funktsiooni üldisele ulatusele;
- 3b) „SESARi lahendus“ – SESARi arendusetapi tulemus, millega võetakse kasutusele uued või täiustatud standardid ja koostalitlusvõimelised tehnoloogiad ning ühtlustatud käitamisprotseduurid, mis toetavad Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist;“;

c) lisatakse punkt 4a:

- „4a) „sünkroniseeritud rakendamine“ – ATMi funktsioonide sünkroniseeritud rakendamine kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas, mis hõlmab vähemalt kaht Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgu liikmesriiki, või õhus ja maapinnal tegutsevate operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade vahel, tuginedes ühisele planeerimisele, mis hõlmab rakendamise sihtkuupäevi ja asjakohaseid üleminekumeetmeid järkjärguliseks kasutuselevõtuks ning mitme operatiivses lennutegevuses osaleva sidusrühma kaasamist;“;

(9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

d) punkt 6 asendatakse järgmisega:

„6) ATMi funktsioonide „rakendamine“ – seadmete ja süsteemide (sealhulgas seonduvate käitamisprotseduuride) hankimine, paigaldamine, katsetamine, seonduv koolitus ja kasutuselevõtt operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade poolt;“;

e) lisatakse punktid 6a ja 6b:

„6a) „rakendamise sihtkuupäev“ – kuupäev, millal ATMi funktsiooni või allfunktsiooni rakendamine lõpule viiakse;

6b) „tootmisse juurutamise tähtaeg“ – kuupäev, millal ATMi funktsiooni või allfunktsiooni standardid ja spetsifikatsioonid peavad olema kättesaadavad, et neid oleks võimalik rakendada;“;

f) punktid 8, 9 ja 10 asendatakse järgmisega:

„8) „tulemuslikkuse kava“ – rakendusmääruse (EL) 2019/317 alusel kehtestatud kava;

9) „kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid“ – komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 9 osutatud eesmärgid;

10) „operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad“ – võrgustiku haldusasutus ning tsiviil- ja sõjalennundusega seotud õhuruumikasutajad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad, lennujaama käitajad;“;

g) lisatakse punkt 11:

„11) „projekt SESAR“ – innovatsioonitsükkel, mis tagab liidule hästi toimiva, standarditud ja koostalitlusvõimelise lennuliikluse juhtimissüsteemi, mis hõlmab SESARi määratlemis-, arendus- ja kasutuselevõttuetappi.“

2) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Eesmärk ja sisu

1. Ühisprojektides määratakse kindlaks ATMi funktsioonid ja nende allfunktsioonid. Need funktsioonid ja allfunktsioonid põhinevad SESARi lahendustel, mis käsitlevad Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavas kindlaks määratud olulisi operatsioonilisi muudatusi, on rakendamiseks valmis ning nõuavad sünkroniseeritud rakendamist.

Rakendamisvalmidust hinnatakse muu hulgas arendusetapis tehtud valideerimiste tulemuste, tootmisse juurutamise seisu ja koostalitlusvõime hindamise põhjal, samuti seoses Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (International Civil Aviation Organization, ICAO) ülemaailmse aeronavigatsioonikava ja asjaomase ICAO materjaliga.

2. Ühisprojektides sätestatakse iga ATMi funktsiooni ja allfunktsiooni kohta järgmised omadused:

a) olulised operatsioonilised muudatused, mille saavutamisele need kaasa aitavad;

b) käitamisalane ja tehniline rakendusala;

c) geograafiline kohaldamisala;

d) operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad, kes peavad neid rakendama;

e) sünkroniseerimisnõuded;

f) rakendamise tähtajad;

g) vastastikune sõltuvus muudest funktsioonidest või allfunktsioonidest.

3. Erandina lõikest 1 võivad ühisprojektid hõlmata ka ATMi funktsioone või allfunktsioone, mis ei ole rakendamiseks valmis, kuid mis moodustavad asjaomase ühisprojekti olulise osa, tingimusel et nende tootmisse juurutamine loetakse lõppenuks kolme aasta jooksul alates asjaomase ühisprojekti vastuvõtmisest. Sel eesmärgil määratakse ühisprojektis kindlaks ka kõnealuste ATMi funktsioonide või allfunktsioonide tootmisse juurutamise tähtaeg.

4. Tootmisse juurutamise tähtaja möödumisel kontrollib komisjon koostöös Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga, kas lõikes 3 osutatud ATMi funktsioonid või allfunktsioonid on standarditud ja rakendamiseks valmis. Kui leitakse, et need ei ole rakendamiseks valmis, jäetakse need ühisprojekti määrusest välja.

5. Kasutuselevõtu haldusasutus, ühissetevõte SESAR, Euroopa standardimisorganisatsioonid, Eurocae ja asjaomane tootev tööstus teevad Euroopa Liidu Lennundusohutusameti koordineerimisel koostööd, et tagada tootmisse juurutamise tähtjast kinnipidamine.

6. Ühisprojektide raames samuti:

a) tuleb olla kooskõlas kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega ja aidata neid saavutada;

b) tõendatakse EATMni positiivset ärimudelit, kasutades selleks tasuvusanalüüsi, ning selgitatakse välja võimalik kohalik või piirkondlik negatiivne mõju kõigile konkreetsetele operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade kategooriatele;

c) võetakse arvesse asjakohaseid kasutuselevõtuelemente, mis on sätestatud võrgustiku haldusasutuse võrgu strateegilises kavas ja võrgu operatiivkavas;

d) näidatakse, et keskkonnatoime on paranenud.“

3) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjoni abistavad võrgustiku haldusasutus, Euroopa Liidu Lennundusohutusamet, tulemuslikkuse hindamise asutus oma vastavates ülesannetes ja pädevuses, ühissetevõte SESAR, Eurocontrol, Euroopa standardimisorganisatsioonid, Eurocae ja kasutuselevõtu haldusasutus. Kõnealused asutused kaasavad operatiivses lennutegevuses osalevaid sidusrühmi ja tootvat tööstust.“;

b) lisatakse järgmine lõige 2a:

„2a. Komisjoni taotlusel esitab Euroopa Liidu Lennundusohutusamet arvamuse ühisprojekti jaoks kavandatud ATMi funktsioonide ja nende allfunktsioonide kasutuselevõtuks vajaliku tehnilise valmisoleku kohta.“;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Komisjon konsulteerib sidusrühmadega määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklite 6 ja 10 kohaselt, sealhulgas Euroopa Kaitseagentuuri kaudu, võttes arvesse selle volitusi aidata kaasa kaitsealaste seisukohtade kooskõlastamisele, ning ekspertide konsultatiivrühmaga ühtse Euroopa taeva sotsiaalset mõõdet käsitlevate (komisjoni) ühisprojektidega seotud ettepanekute osas.

Komisjon kontrollib, et ühisprojekti ettepaneku kiidaksid heaks õhuruumi kasutajad ja maapealsed operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad, kellelt konkreetse ühisprojekti elluviimist nõutakse.“;

d) lõige 4 jäetakse välja;

e) lisatakse lõige 7 järgmises sõnastuses:

„7. Liikmesriigid ja võrgustiku haldusasutus lisavad ühisprojektide rakendamise seotud investeeringud tulemuslikkuse kavadesse ja võrgu tulemuslikkuse kavasse.“

4) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 punkt g asendatakse järgmisega:

„g) Euroopa Liidu Lennundusohutusameti ja Euroopa standardimisorganisatsioonidega koostöö sisseseadmine, et aidata kaasa ATMi funktsioonide ja allfunktsioonide tootmisse juurutamisele ja edendada nende koostalitlusvõimet.“;

b) lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

i) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet selle tagamiseks, et ühisprojektide ohutus-, koostalitlus- ja keskkonnanõuded ning ja -standardid kehtestatakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/1139 (*) ja selle rakenduseeskirjadega ning kõnealuse määruse artikli 6 kohaselt koostatud lennundusohutuse Euroopa tegevuskavaga;

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).“;

ii) punkt e asendatakse järgmisega:

„e) Euroopa standardimisorganisatsioonid ja Eurocae, et kaasa aidata tööstuslikele standardimisprotsessidele ja sellest tulenevate standardite kasutamisele ning nende tegevuste järelevalvele.“

5) Artikli 9 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt j asendatakse järgmisega:

„j) riiklike järelevalveasutustega asjakohase kooskõlastamise tagamine;“

b) lisatakse punkt k:

„k) tegevuse koordineerimine Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga.“

6) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Eesmärk ja sisu

1. Kasutuselevõtureprogrammis sõnastatakse kõiki selliseid tegevusi hõlmav üksikasjalik ja struktureeritud töökava, mis on vajalikud ühisprojektide elluviimiseks nõutava tehnoloogia, menetluste ja parima tava rakendamiseks. Kasutuselevõtureprogrammis määratakse kindlaks ühisprojektide rakendamise tehnoloogilised võimaldajad.

2. Kasutuselevõtureprogrammis määratakse kindlaks, kuidas ühisprojektide rakendamist EATMNis sünkroniseeritakse, võttes arvesse kohalikke tegevusnõudeid ja piiranguid.

3. Kasutuselevõtureprogramm on võrdlusalus kõikidele operatiivses lennutegevuses osalevatele sidusrühmadele, kes peavad ühisprojekte rakendama, ning juhtimis- ja rakendustasanditele. Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad esitavad kasutuselevõture haldusasutusele asjakohase teabe kasutuselevõtureprogrammi rakendamise kohta. Kasutuselevõtureprogramm on osa partnerluse raamlepingust ja sellisena kohustuvad kõik toetusajaajad seda rakendama.“

Artikkel 5

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EL) nr 716/2014 tunnistatakse kehtetuks.

*Artikkel 6***Jõustumine**

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 1. veebruar 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

1. AF 1: SAABUMISJÄRJESTUSE LAIENDATUD HALDAMINE JA SAABUMISJÄRJESTUSE/VÄLJUMISJÄRJESTUSE INTEGREERITUD HALDAMINESUURE LIIKLUSTIHEDUSEGA LÄHENEMISALAL**1.1. Käitamisalane ja tehniline rakendusala****1.1.1. Marsruutlennuõhuruumini laiendatud saabumisjärjestuse haldamisega seotud lennuliikluse korraldamise allfunktsioon**

Üldine

Marsruutlennuõhuruumini laiendatud saabumisjärjestuse haldamisega (AMAN) („laiendatud AMAN“) aidatakse kaasa „lennujaama ja lähenemisala suutlikkuse“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. See laiendab AMANi tööpiirkonda vähemalt 180 meremiilini sihtlennujaamast. Saabumisjärjestuse kindlaksmääramine/õhusõidukite vahelise hajutuse mõõtmine peab toimuma marsruudil enne laskumise algust, et parandada prognoositavust ja muuta liiklusvoogu sujuvamaks.

Nõuded süsteemile

- a) Saabumisjärjestuse laiendatud haldamise süsteemid peavad andma saabumisjärjestust käsitlevat teavet ja sellega seotud nõuandeid lennumarsruudi lennujuhtimissüsteemidesse vähemalt 180 meremiili raadiuses sihtlennujaamast ning saabumisjärjestuse laiendatud haldamise tööpiirkonnast mõjutatud lennujaamade lennujuhtimissüsteemidesse, välja arvatud juhul, kui rakendusavas soovitatakse lühemat vahemaad.
- b) Olemasolevat andmevahetustehnoloogiat võib kasutada seni, kuni SWIM on kättesaadav.

1.1.2. Integreeritud AMANi/DMANi alane lennuliikluse korraldamise allfunktsioon

Üldine

Integreeritud AMANi/DMANiga aidatakse kaasa „lennujaama ja lähenemisala suutlikkuse“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. Väljumisjärjestuse haldamine (DMAN) arvutab välja optimaalse väljumiseelse järjestuse, mis põhineb lennujaama, lennuettevõtja ja lennujuhtimissüsteemi esitatud teabel. Sarnaselt arvutab AMAN optimaalse lennujaama saabuvate lendude voo. Lennuradade järjestuse integreerimine, järgides AMANi ja DMANi piiranguid, võimaldab lennuradasid optimaalselt kasutada. Kui selline integreerimine segab laiendatud AMANi 180 meremiili nõuet, reguleeritakse süsteemi nii, et see võimaldaks võimalikult suure horisondi.

Nõuded süsteemile

- a) Väljuvate ja saabuvate lendude voogude ühendamiseks integreeritakse olemasolevad AMANi ja DMANi funktsioonid, kui lennuradasid kasutatakse segarežiimil.
- b) AMAN- ja DMAN-süsteemidel peab olema võimalik jagada andmeid, mis lisatakse nende saabuvate ja väljuvate lendude voogude arvutamise planeerimisalgoritmidesse.

1.2. Geograafiline kohaldamisala**1.2.1. Lennujaamad, mis peavad kasutama saabumisjärjestuse haldamise laiendamist marsruutlennuõhuruumini**

AMANi peavad kasutama järgmised lennujaamad:

- a) Adolfo Suárez – Madrid-Barajas;
- b) Amsterdam – Schiphol;
- c) Barcelona – El Prat;
- d) Berliin – Brandenburg;
- e) Brüssel – National;
- f) Kopenhaagen – Kastrup;
- g) Dublin;
- h) Düsseldorfis rahvusvaheline lennujaam;

- i) Frankfurdi rahvusvaheline lennujaam;
- j) Milano – Malpensa;
- k) München – Franz Josef Strauss;
- l) Nice – Côte d'Azur;
- m) Palma de Mallorca – Son Sant Joan;
- n) Pariis – Charles de Gaulle;
- o) Pariis – Orly;
- p) Rooma – Fiumicino;
- q) Stockholm – Arlanda;
- r) Viin – Schwechat;

AMANi tuleb rakendada seotud marsruudisektorites.

1.2.2. *Lennujaamad, mis peavad kasutama integreeritud AMANi/DMANi*

Integreeritud AMANi/DMANi kohaldatakse lennujaamade suhtes, millel on üks lennurada või üksteisest sõltuvad lennurajad, mida võidakse kasutada segarežiimil või mille väljumisrada on seotud sõltuvusega saabumisrajast. Integreeritud AMANi/DMANi tuleb kasutada järgmistes lennujaamades ning nendega seotud lähenemis- ja marsruudisektorites:

- a) Berliin – Brandenburg;
- b) Düsseldorf rahvusvaheline lennujaam;
- c) Milano – Malpensa;
- d) Nice – Côte d'Azur;
- e) Pariis – Charles de Gaulle.

1.3. **Sidusrühmad, kes on kohustatud asjaomast funktsiooni rakendama, ja rakendamise sihtkuupäevad**

- a) Lennuliiklusteenuse osutajad ja võrgu haldaja peavad tagama, et ATS-üksused, kes osutavad lennujuhtimise teenuseid punktis 1.2 osutatud lennujaamade lähenemisalal ja asjaomastes marsruudisektorites, kasutavad AMANi kasutuselevõtu sihtkuupäevaks, 31. detsembriks 2024.
- b) ATS-teenuste osutajad peavad tagama, et ATS-üksused, kes osutavad ATC-teenuseid punktis 1.2 osutatud lennujaamade lähenemisalal ja asjaomastes lähenemissektorites, kasutavad integreeritud AMANi/DMANi kasutuselevõtu sihtkuupäevaks, 31. detsembriks 2027.
- c) Lennujuhtimisteenus (ATC-teenuste) osutamine laiendatud AMAN-toiminguid rakendavas lähenemisalal (*terminal manoeuvring area*, TMA) tuleb kooskõlastada külgnevate marsruudisektorite eest vastutavate lennuliiklusteenindusüksustega (ATS-üksustega) ning laiendatud AMANi horisondiga hõlmatud lennujaamadest saabuvate lendude eest vastutavate lennuliiklusteenindusüksustega.

1.4. **Kooskõlastusvajadus**

Punktis 1.2 loetletud lennujaamad moodustavad operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade kriitilise massi, et saavutada laiendatud AMANist ja AMANi/DMANi funktsioonide integreerimisest oodatav võrgu toimimise paranemine. See kasu realiseerub kiiremini, kui need lennujaamad ja kõik teised asjaomased operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad saavad seda funktsiooni ühel ajal kasutada. See nõuab laiendatud AMANi ja integreeritud AMANi/DMANi, sealhulgas sellega seotud investeeringute rakendamise kooskõlastamist ja koordineerimist, vastavalt kokkulepitud ajakavale, mis tuleb kindlaks määrata rakenduskavas, et vältida rakendamise lünki geograafilisel kohaldamisalal. Kooskõlastamine on vajalik ka selleks, et kõigil asjaomastel sidusrühmadel oleks vajalik infrastruktuur trajektoorteabe vahetamiseks (4D-profiil) ja piirangute järgimise tagamiseks mõõtmispunktides.

1.5. Oodatav keskkonnaseisundi paranemine

See funktsioon keskendub lennumarsruudil kütusesäästlikumatel kõrgustel esinevate viivituste haldamisele ja vähendamisele ning mõjutatud lennujaamades maapealsete viivituste kõrvaldamisele.

Laiendatud AMAN võimaldab optimaalseid lennutrajekte ja vertikaalprofile, mis parandavad telgsurvejõu taseme nõudeid. Selle tulemuseks on madalama müratasemega tegevus ja astmeliste tõusude vältimine lennuvälja lähedal asuvate asustatud alade kohal. AF1 funktsioon annab ka võimaluse luua lennutrajekte üle vähem müratundlike piirkondade, võimaldades optimaalset profiilitakistust, millel on väiksem aerodünaamiline müra.

AF1 täieliku rakendamisega parandatakse viivitustega toimetulekut ja muudatuste arvessevõtmise strateegiaid ning vähendatakse madalal paiknevaid ootetsoone TMA-s, vähendades seeläbi müraemissiooni ning parandades õhukvaliteeti lennujaamades ja nende ümbruses.

Saabumiste ja väljumiste integreerimine segarežiimiga lennuradadel ning nõudluse ja läbilaskevõime tasakaalustamatuse leevendamine saavutatakse sobivate väljumisvahemike loomisega saabumisjärjestuses. Lennujaamad saavad kasu seisuplatside paremast jaotamisest ja reisijate käitlusest ning maapealse sõidukipargi (sõidukite) paremast juhtimisest, mis säästab kütust ja vähendab (maapealse sõidukipargi) müra lennuväljal ja selle ümbruses, vähendades CO₂ ja muid hõljuvaid saasteainet. Lennuettevõtjad saavad otseselt kasu väiksematest tegevuskuludest, säästes kütust, ja suuremast CO₂ kokkuhoiust, leevendades viivitust seisuplatsil, või varasemast hilinemise leevendusest kõrgematel, kütusesäästlikumatel kõrgustel saabumiste ajal.

1.6. Sõltuvus muudest ATMi funktsioonidest

AF1 on vastastikuselt sõltuvuses järgmisest:

- elektroonilised lennuplaani stripid (*electronic flight strips*, EFS) ja DMAN, nagu on sätestatud AF2s;
- võrgustiku ühine haldamine, et koordineerida kooskõlastatud sihtaegu, parandamaks ATFCMi ja saabumisjärjestuse määramist, nagu on sätestatud AF 4s;
- SWIM-teenused, mis on sätestatud AF5s, kui süsteemidevaheline teabehaldus on kättesaadav.

2. AF 2: LENNUJAAMADE INTEGRATSIOON JA JÕUDLUS

AF2ga aidatakse kaasa „lennujaama ja lähenemisala suutlikkuse“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. AF2 peamine eesmärk on piirata lennujaamade lennuliiklusele kehtestatud piiranguid, seadmata ohtu liikluse kasvu, ohutust või keskkonda. AF2 keskendub lennujaamataristu kasutamise optimeerimisele, et tagada lennuliikluse ohutu ja keskkonnahoidlik jõudlus. Samuti keskendutakse ajakohastatud operatiivteabe ja -andmete vahetamisele kõikide lennuliikluse ümberkorraldamisega seotud sidusrühmadega.

2.1. Käitamisalane ja tehniline rakendusala

2.1.1. Väljumiseelse järjestamisega sünkroniseeritud väljumisjärjestuse haldamise alane lennuliikluse korraldamise allfunktsioon

Üldine

Väljumisjärjestuse haldamise (DMAN) sünkroniseerimine väljumiseelse järjestamisega aitab tõhustada väljuvate lendude voogu ühes või mitmes lennujaamas; selleks arvutatakse välja iga lennu stardi sihtaeg (Target Take Off Time, TTOT) ja käivituse heakskiitmise sihtaeg (Target Start Approval Time, TSAT), võttes arvesse mitmesuguseid piiranguid ja eelistusi.

DMAN hõlmab väljuvate lendude voo lennurajale suunamist, korraldades (käivitusaegade abil) õhusõidukite liikumise algust, mille puhul võetakse arvesse lennuraja läbilaskevõimet.

Väljumiseelse järjestamisega sünkroniseeritud DMAN vähendab ruleerimisega, parandab teenindusaegadest kinnipidamist lennuliiklusvoo juhtimisel ja suurendab väljumisaegade prognoositavust. Väljumisjärjestuse haldamise eesmärk on tagada lennurajal võimalikult tihe lennuliiklusvoog ja koostada optimeeritud hajutamistega järjestus.

Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad, kes töötavad vastavalt lennujaamade ühise otsustusprotsessi (A-CDM) põhimõtetele, peavad ühiselt koostama väljumiseelsed järjestused, võttes arvesse kokkulepituid põhimõtteid, mida tuleb kohaldada konkreetsete põhjuste (nt ooteaeg rajal, teenindusaegadest kinnipidamine, väljumismarsruudid, õhuruumi kasutajate eelistused, õine liikumiskeeld, saabuva õhusõiduki seisuplatsi/värava evakueerimine, ebasoodsad ilmastikutingimused, sh jäätõrje, tegelik ruleerimine/lennuraja läbilaskevõime ja kehtivad piirangud) puhul.

Nõuded süsteemile

- a) Integreerida tuleb DMAN ja A-CDMi toetavad süsteemid, mis peavad toetama optimeeritud väljumiseelse järjestuse koostamist asjakohase teabe/andmete abil nii õhuruumi kasutajate (liikumise alustamise sihtaja (Target Off Block Time, TOBT)) kui ka asjaomaste lennujaamade sihtrühmade (kontekstandmete sisestamine) tarbeks.
- b) DMAN-süsteemid peavad koostama ja välja arvutama ühise lennujärjestuse määramise ning määrama kindlaks TSATid ja TTOTid. TSATide ja TTOTide puhul tuleb arvesse võtta ruleerimisaegade erinevusi ning neid ajakohastada vastavalt õhusõidukite tegelikule stardiajale.
- c) DMAN-süsteemid peavad edastama lennujuhile õhusõidukite mõõdistuste jaoks vajalike TSATide ja TTOTide loetelu.
- d) Tuleb kasutusele võtta elektrooniline lennujuhtimisüksuse loa (ECI) süsteem, näiteks EFS, mis võimaldab lennujuhil sisestada kõik õhusõidukile või muudele liiklusvahenditele antud load ATC-süsteemi. Süsteemil peavad olema asjakohased liidesed A-SMGCSi ja lennujaamade ohutusvõrkudega, mis võimaldavad integreerida lennujuhi antud juhised muu teabega, näiteks lennuplaani, järelevalvet, marsruutide kindlaksmääramist, avaldatud marsruute, värvate jaotamist ja protseduure käsitleva teabega.

2.1.2. *Lennujaama operatiivkava alane lennuliikluse korraldamise allfunktsioon*

Üldine

Lennujaama operatiivkava (AOP) on jooksev kava, mis toimib koos teenuste, süsteemide ja sidusrühmadega, kes koguvad teavet mitmest süsteemist. AOP peab reaalses maailmas võrgu operatiivkavale (NOP) kogu teabe, mis on võrgu jaoks oluline. AOP toetab lennujaamades avatud ala ja lennuala käitamist, laiendades lennujaama ja võrgustiku haldaja vahelist andmete jagamist, tuginedes olemasolevatele A-CDMi tugisüsteemidele.

AOP peab toetama järgmist nelja operatiivteenust, parandades lennujaama ja võrgustiku tegevuse üldist tõhusust ning vastupanuvõimet sellistele häiretele nagu halvad ilmastikutingimused, lennuraja sulgemine ja turvahoiatused:

- a) lennujaama töö tulemuslikkuse teenuse juhtimine;
- b) lennujaama töö tulemuslikkuse teenuse jälgimine;
- c) lennujaama töö tulemuslikkuse teenuse haldamine;
- d) tegevustejärgse analüüsiteenuse teostamine.

AOP konkretiseeritakse lennujaama teenindusaegade koordineerimise hooaja alguses ning seda ajakohastatakse pidevalt keskpikas planeerimisetapis, lühiajalises planeerimisetapis ja rakendamisetapis. Hooajalised AOPid salvestatakse, et neid saaks kasutada tegevustejärgses analüüsis.

AOP koosneb esialgselt AOPist (iAOP) ja laiendatud AOPist:

- a) iAOP sisaldab põhielemente andmelementide vahetamiseks NOPiga ja sillutab teed laiendatud AOPile;
- b) laiendatud AOP hõlmab AOPi haldamise vahendit, lennujaama tulemuslikkuse seiret, hindamist, toetust juhtimisele ja tegevustejärgseid tegevusi kooskõlas täielikult integreeritud AOPi/NOPiga.

Nõuded süsteemile

Selleks et toetada iAOPi rakendamist, tuleb arvesse võtta järgmisi elemente:

- a) A-CDM;
- b) meteoroloogiateenuste andmed;
- c) AOPi juhtimisvahend, mis sisaldab lennujaama tegevuste ja läbilaskevõime (lennualal) jooksvat kava lühikeseks ajavahemikuks;
- d) AOP peab olema SWIM-teenuse (-teenuste) kaudu ühendatud NOPiga, kui see on kättesaadav, ja tegema võrgule kättesaadavaks kõik võrguga seotud andmed.

Laiendatud AOPi rakendamise toetamiseks tuleb arvesse võtta järgmisi elemente:

- a) AOPi juhtimisvahendid, mis sisaldavad lennujaama tegevuste ja läbilaskevõime (lennualal ja avatud alal) jooksvat kava igaks ajavahemikuks (keskpikast ajavahemikust tegevustejärgseni);
- b) lennujaama tulemuslikkuse jälgimise süsteem, et jälgida tulemuslikkust eesmärkidega võrreldes;
- c) lennujaama tulemuslikkuse hindamise ja juhtimise toetamise süsteem, et hinnata lennujaama tulemuslikkuse järelevalve käigus tuvastatud kavast kõrvalekaldumiste raskust ning nende mõju lennujaama protsessidele ja lennujaama tulemuslikkusele;
- d) lennujaama tegevustejärgse analüüsi vahend standardsete ja ühekordsete tegevustejärgsete analüüsiaruannete väljatöötamiseks.

2.1.3. *Lennujaama ohutusvõrkude alane lennuliikluse korraldamise allfunktsioon*

Üldine

Lennuvälja ohutusvõrgud koosnevad järgmisest:

- lennujaama ohutuse tugiteenus, mis aitab parandada lennuala lendude ohutust, võimaldades lennujuhtidel vältida ohte ja vahejuhtumeid, mis tulenevad lennujuhi, lennumeeskonna või sõidukijuhi töövigadest või kõrvalekalletest. Selline teenus sõltub toimivast seireteenusest,
- et selgitada välja ATC-üksuste poolt õhusõidukitele antud vastuolulisi lube ning õhusõidukite ja muude liiklusvahendite juhistest, protseduuridest või kindlaksmääratud marsruudist kõrvalekaldumist, mis võib tekitada õhusõidukite ja muude liiklusvahendite kokkupõrke ohu.

Kõnealuse funktsiooni rakendusala hõlmab lennurada ja maapealset lennuväljaliiklust.

Lennuväljal asuvad ATC-abivahendid on lennujaama ohutusvõrkude oluline osa ning need peavad võimaldama tuvastada ATC-üksuste antud vastuolulisi lubasid (edaspidi „CATC-luba“), lennujuhtide hoiatuste nõuetele vastavuse seiret (edaspidi „CMAC“) ning lennuraja seiret ja konfliktidest hoiatamist (edaspidi „RMCA“). Neid kolme ülesannet täidab ATC-süsteem, lähtudes kogutud andmetest, mis muu hulgas hõlmavad teavet lennujuhi poolt õhusõidukitele ja muudele liiklusvahenditele antud lubade, neile määratud lennuradade ja ootekohtade kohta. Lennujuht sisestab kõik õhusõidukitele või muudele liiklusvahenditele antud load digitaalsüsteemi (nt EFSi või strippideta süsteemide) abil ATC-süsteemi. ATC-süsteemi kantavate lubade loetelu tuleb kirjeldada rakenduskavas.

Lennuvälja ohutusvõrgud peavad hoiatama lennujuhte, kui õhusõidukid ja muud liiklusvahendid ei järgi ATC antud juhiseid, nõuetekohaseid protseduure või marsruuti. Lennujuhi juhised tuleb integreerida avaldatud eeskirjade ja protseduuride ning muude kättesaadavate andmetega, nagu lennuplaani, seiret ja marsruudi kindlaksmääramist käsitlevate andmetega. Selliste andmete integreerimine võimaldab süsteemil asjaomast teavet jälgida ja vasturääkivuste leidmise korral lennujuhti hoiatada.

Kõik kohalikud piirangud lennujaama ohutuse tugiteenuse kasutuselevõtule peavad olema märgitud rakenduskavas. RMCA funktsioon toimib lühiajalise hoiatusvahendina, samas kui CATC ja CMAC toimivad prognoosivate vahenditena, mille eesmärk on ennetada olukordi, kus RMCA hoiatus võidakse käivitada.

Nõuded süsteemile

- a) Lennujaama ohutusvõrgud peavad integreerima täiustatud maapealse liikluse suuniseid ja juhtimissüsteemi (A-SMGCS) seireandmeid ning manööverdusala seotud lennujuhi lubasid. Lennujaama nõuetele vastavuse seire süsteem peab hõlmama A-SMGCSist pärinevat seireteavet ning võimaluse korral teavet maapealse liikluse marsruutide ja lennujuhi antavate marsruudilubade kohta.
- b) A-SMGCSile tuleb lisada täiendav funktsioon asjakohaste hoiatuste genereerimiseks ja edastamiseks. Selliste hoiatuste eesmärk on täiendada, mitte asendada olemasolevat RMCAd.

- c) Kõik asjaomased töökohad peavad haldama veateateid ja hoiatusi asjakohase inimene-masin-liidese kaudu, mis sisaldab ka hoiatuse tühistamiseks ettenähtud abivahendit;
- d) Elektroonilise lennujuhtimisüksuse loa (ECI) vahendid, nagu elektroonilised lennuplaani stripid (*electronic flight strips*, EFS) jms, peavad integreerima lennujuhtide antud juhised muu teabega, näiteks lennuplaani, järelevalvet, marsruutide kindlaksmääramist (kui see on kättesaadav), avaldatud eeskirju ja protseduure käsitleva teabega.

2.2. Geograafiline kohaldamisala

2.2.1. Lennujaamad, mis peavad kasutama väljumisjärjestuse haldamise sünkroniseerimist väljumiseelse järjestamisega ja lennujaama ohutusvõrke

Väljumisjärjestuse haldamise sünkroniseerimist väljumiseelse järjestamisega ja lennujaama ohutusvõrke tuleb kasutada järgmistes lennujaamades:

- a) Adolfo Suárez – Madrid-Barajas;
- b) Amsterdam – Schiphol;
- c) Barcelona – El Prat;
- d) Berliin – Brandenburg;
- e) Brüssel – National;
- f) Kopenhaagen – Kastrup;
- g) Dublin;
- h) Düsseldorfis rahvusvaheline lennujaam;
- i) Frankfurdi rahvusvaheline lennujaam;
- j) Milano – Malpensa;
- k) München – Franz Josef Strauss;
- l) Nice – Côte d'Azur
- m) Palma de Mallorca – Son Sant Joan;
- n) Pariis – Charles de Gaulle;
- o) Pariis – Orly;
- p) Rooma – Fiumicino;
- q) Stockholm – Arlanda;
- r) Viin – Schwechat.

2.2.2. Lennujaamad, mis peavad kasutama iAOPi:

- a) Adolfo Suárez – Madrid-Barajas;
- b) Amsterdam – Schiphol;
- c) Barcelona – El Prat;
- d) Berliin – Brandenburg;
- e) Brüssel – National;
- f) Kopenhaagen – Kastrup;
- g) Dublin;
- h) Düsseldorfis rahvusvaheline lennujaam;
- i) Frankfurdi rahvusvaheline lennujaam;
- j) Milano – Malpensa;
- k) München – Franz Josef Strauss;
- l) Nice – Côte d'Azur
- m) Palma de Mallorca – Son Sant Joan;

- n) Pariis – Charles de Gaulle;
- o) Pariis – Orly;
- p) Rooma – Fiumicino;
- q) Stockholm – Arlanda;
- r) Viin – Schwechat;

2.2.3. *Lennujaamad, mis peavad kasutama AOPi:*

AOPi peavad kasutama järgmised lennujaamad:

- a) Adolfo Suárez – Madrid-Barajas;
- b) Amsterdam – Schiphol;
- c) Ateena – Eleftherios Venizelos;
- d) Barcelona – El Prat;
- e) Berliin – Brandenburg;
- f) Brüssel – National;
- g) Kopenhaagen – Kastrup;
- h) Dublini lennujaam;
- i) Düsseldorfis rahvusvaheline lennujaam;
- j) Frankfurtis rahvusvaheline lennujaam;
- k) Hamburg;
- l) Helsingi – Vantaa;
- m) Humberto Delgado – Lissaboni lennujaam;
- n) Lyon – Saint-Exupéry;
- o) Malaga – Costa Del Sol;
- p) Milano – Linate;
- q) Milano – Malpensa;
- r) München – Franz Josef Strauss;
- s) Nice – Côte d'Azur;
- t) Palma de Mallorca – Son Sant Joan;
- u) Pariis – Charles de Gaulle;
- v) Pariis – Orly;
- w) Praha;
- x) Rooma – Fiumicino;
- y) Stockholm – Arlanda;
- z) Stuttgart;
- aa) Viin – Schwechat;
- bb) Varssavi – Chopin.

2.3. **Sidusrühmad, kes on kohustatud asjaomast funktsiooni rakendama, ja rakendamise sihtkuupäevad**

ATS-teenuste osutajad ja lennuvälja käitajad, kes osutavad teenuseid punktis 2.2 osutatud lennujaamades, peavad tagama järgmised funktsioonid:

- väljumisjärjestuse haldamise sünkroniseerimine väljumiseelse järjestamisega rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2022);
- iAOP rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2023);

- AOP (esialgne ja laiendatud) rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2027);
- lennujaama ohutusõrgud rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2025).

Allpool loetletud avatud ala ja lennuala lennujaama käitajate sidusrühmad peavad tegema muudatusi oma tegevusvaldkonnas ning kasutama ja jagama AOPi kui peamist lennujaama käitamisega seotud teabeallikat:

- a) lennujaamade käitajatele;
- b) õhusõidukite käitajatele;
- c) maapealsetele teenindajatele;
- d) jääemaldusettevõtjatele;
- e) aeronavigatsiooniteenuse osutajatele (ANSP);
- f) võrguoperatsioonidele;
- g) meteoroloogiateenuste osutajatele;
- h) tugiteenustele (politsei, toll ja immigratsioon jne).

2.4. Sünkroniseerimisvajadus

Punktis 2.3 osutatud asjakohased lennujaamad ja sidusrühmad peavad kooskõlas rakenduskavaga sünkroniseerima asjaomaste AF2 allfunktsioonide rakendamise, et tagada AMANi/DMANi ja lennujaamade ohutusvõrkudega seotud käitamisprotseduuride õigeaegne ühtlustamine, nii et lennujuhid kasutaksid kõikides asjaomastes lennujaamades sama lähenemisviisi ning seega järgiksid meeskonnaliikmed samu juhiseid.

2.5. Oodatav keskkonnaseisundi paranemine

AF2 aitab parandada õhukvaliteeti, optimeerides lennuliikluse mustreid maapinnal ja õhus, suurendades prognoositavust, vähendades kütusekulu ja müraemissiooni, mis on seotud lendude trajektooriga punktis 2.2 loetletud lennujaamade naabruses asuvate elanikkonnarühmade ja kogukondade jaoks.

2.6. Sõltuvus muudest ATMi funktsioonidest

AF2 on vastastikusel sõltuvusel järgmisest:

- a) laiendatud AMAN ja integreeritud AMAN/DMAN, mis on sätestatud AF1s;
- b) integreeritud AOP/NOP, mis on sätestatud AF4s;
- c) SWIM, mis on sätestatud AF5s;

3. AF 3: ÕHURUUMI PAINDLIK KORRALDAMINE JA VABALT VALITAVATE MARSRUUTIDEGA ÕHURUUM

3.1. Käitamisalane ja tehniline rakendusala

3.1.1. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon: õhuruumi korraldamine ja laiendatud õhuruumi paindlik kasutamine

Üldine

Õhuruumi korraldamise ja laiendatud õhuruumi paindliku kasutamisega aidatakse kaasa „täielikult dünaamilise ja optimeeritud õhuruumi saavutamise“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. Lennuliikluse korraldamise suurem tulemuslikkus eeldab, et muudatusi õhuruumi staatuses jagatakse pidevalt kõigi asjaomaste lennuliikluse korraldamises osalejatega, eelkõige võrgu haldaja, aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja õhuruumi kasutajatega (lennutegevuskeskus/õhuväe tiivaoperatsioonide keskus (FOC/WOC)). Õhuruumi korraldamise (ASM) ja laiendatud õhuruumi paindliku kasutamise (A-FUA) eesmärk on tagada kõige tõhusam õhuruumi organiseerimine ja korraldamine vastavalt õhuruumi kasutajate vajadustele. ASM koos A-FUAGA pakub lahenduse õhuruumi kasutajate nõudluse dünaamiliseks haldamiseks eri tegevuskeskkondades.

Õhuruumi korraldamise protseduurid ja protsessid hõlbustavad vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi käitamist ilma kindlaksmääratud lennumarsruutide võrguta, kus õhuruumi korraldatakse dünaamiliselt, muutuva profiiliga piirkonna (VPA), ajutise piiranguala (TRA) ja ajutise eraldatud ala (TSA) kaudu. Eelnevalt kindlaks määratud õhuruumi konfiguratsioonidel põhinev õhuruumi korraldamine vastab Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu ootustele tulemuslikkuse poolest, tasakaalustades ühtlasi operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade nõudlust olemasoleva läbilaskevõimega.

Selleks et tõhustada andmete jagamist, tuleb kättesaadavaks teha sellised eelnevalt kindlaks määratud õhuruumistruktuurid, mis toetavad ASMi ja vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi (*free route airspace*, FRA) dünaamilisemat rakendamist. Lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimisega (ATFCM) õhuruumi korraldamisega toetatakse eelnevalt kindlaks määratud õhuruumi konfiguratsioone ja stsenaariume, mis tagavad õhuruumi tõhusa dünaamilise korralduse, sealhulgas sektorite konfiguratsiooni, et tulla toime nii tsiviil- kui ka sõjalennundusega seotud õhuruumi kasutajate taotlustega.

ASM-lahendused peavad toetama kõiki õhuruumi kasutajaid ning põhinema prognoositaval nõudlusel, mis on saadud kohalikult lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimise (ATFCM) funktsioonilt seoses õhuruumi korraldamise üksustega (AMCd) ja võrgu haldajalt. Süsteem peab toetama piiriüleseid toiminguid ja võimaldama ühiselt kasutada õhuruumi, sõltumata riigipiiridest.

Võrgu operatiivkava (NOP) tõhustamiseks tuleb kasutada kooskõlastatud otsustusprotsessi, kuhu kaasatakse kõik operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad.

Nõuded süsteemile

- a) ASMi tugisüsteemid peavad toetama kindlaksmääratud marsruutide ja tingimuslike marsruutide võrke, vabalt valitavate marsruutidega õhuruume ja paindlikke sektorikonfiguratsioone ning peavad suutma reageerida muutuvale õhuruumi nõudlusele.
- b) ASM-süsteem peab toetama piiriüleseid toiminguid ja võimaldama ühiselt kasutada õhuruumi, sõltumata riigipiiridest.
- c) Õhuruumi staatust käsitlev teave, sealhulgas õhuruumi reserveerimine, peab olema kättesaadav võrgu haldajale kuuluvate süsteemide kaudu, kasutades olemasolevaid SWIM-teenuseid (nagu on sätestatud punktis 5.1.3), mis peavad sisaldama õhuruumi ajakohastatud ja prognoositud konfiguratsioone, et võimaldada õhuruumi kasutajatel esitada ja muuta oma lennuplaane õigeaegse ja täpse teabe põhjal.
- d) ATC-süsteem peab toetama sektorite paindlikku konfiguratsiooni, et optimeerida nende mõõtmeid ja kasutusaega kooskõlas NOPi nõuetega.
- e) Võrgu haldajale kuuluvad süsteemid peavad:
 - võimaldama pidevalt hinnata muutuvate õhuruumikonfiguratsioonide mõju võrgule;
 - süsteeme tuleb muuta nii, et need kajastaks õhuruumi ja marsruutide kindlaksmääramisega seotud muudatusi, et marsruudid, lennu kulg ja sellega seotud teave oleksid ATC-süsteemidele kättesaadavad;
- f) ATC-süsteemid peavad õigesti kajastama konfigureeritava õhuruumi reserveeringute aktiveerimist ja tühistamist;
- g) ASM-, ATFCM- ja ATC-süsteemid peavad olema koostalitlusvõimelised nii, et see võimaldaks osutada aeronavigatsiooniteenuseid, mis põhinevad õhuruumi ja liiklusolukorra ühetaolisel mõistmisel;
- h) ATC-süsteeme tuleb muuta nii, et AF3 oleks vajalikul määral kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 VIII lisa punkti 3.2 neljanda ja viienda lõiguga;
- i) tsentraliseeritud aeronavigatsiooniteabe teenuste (Aeronautical Information Services, AIS) süsteemid, näiteks AISi Euroopa andmebaas (European AIS Database, EAD), peavad esitada Euroopa vabalt valitavate marsruutidega õhuruumide ja paindlike õhuruumistruktuuridega seotud keskkonnaandmed õigel ajal kõikidele operatiivses lennutegevuses osalevatele asjaomastele sidusrühmadele – välja arvatud lühiajalistest taotlustest/reserveeringutest tulenevad ajutised struktuurid –, võimaldades planeerimist kavandatud tegevuste ajaga seotud täpse teabe alusel. Teave tuleb teha kättesaadavaks, kasutades kättesaadavaid SWIM-teenuseid, mis on sätestatud punktis 5.1.3;
- j) AIS-süsteemid peavad saama kasutada EADi andmeid ja edastada muutuvaid kohalikke andmeid;
- k) operatiivses lennutegevuses osalevatel sidusrühmadel peab olema võimalik liidese kaudu suhelda võrgu haldajale kuuluvate süsteemidega vastavalt AF4-le. Liideseid tuleb luua nii, et operatiivses lennutegevuses osalevatele sidusrühmadele kuuluvatele süsteemidele saaks edastada ajakohastatud reaalaaja õhuruumiandmeid ning et kõnealused sidusrühmad saaksid edastada täpset ja õigeaegset teavet. Neid süsteeme tuleb muuta, et selliseid liideseid võimaldada, kasutades punktis 5.1.3 sätestatud olemasolevaid SWIM-teenuseid;

- l) ASMi ja A-FUAd peab toetama võrgu haldaja, nagu on sätestatud AF4s, ning võimaluse korral kasutades SWIMi, nagu on sätestatud AF5s;
- m) andmevahetust sidusrühmade vahel, kes on volitatud kasutama AF3s sätestatud paindlikku õhuruumi korraldamist ja vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi, tuleb rakendada SWIM-teenuste kasutamise kaudu, nagu on sätestatud AF5s, kui SWIM on kättesaadav. Asjaomased süsteemid peavad suutma pakkuda või kasutada SWIM-teenuseid. Seni kui SWIM on kättesaadav, võib kasutada olemasolevat andmevahetustehnoloogiat;
- n) ATC-süsteemid peavad vastu võtma ja töötleva ajakohastatud lennuandmeid, mis on saadud õhusõiduki lepingulise automaatse sõltuva seire laiendatud projitseeritud profiilist (ADS-C EPP), kasutades AF6s sätestatud andmevahetusfunktsiooni, kui need on olemas.

3.1.2. Vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi alane lennuliikluse korraldamise allfunktsioon

Üldine

Vabalt valitavate marsruutidega õhuruumiga (FRA) aidatakse kaasa „täielikult dünaamilise ja optimeeritud õhuruumi saavutamise“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. Tegemist on kindlaksmääratud õhuruumiga, kus õhuruumi kasutajad võivad vabalt kavandada marsruuti kindlaksmääratud sisenemis- ja väljumispunktide vahel. Sõltuvalt õhuruumi kättesaadavusest peab õhuruumi kasutajatel olema võimalus valida marsruut vahepealsete, avaldatud või avaldamata vahepunktide kaudu ilma ATS-marsruutide võrgule viitamata. Selles õhuruumis käitatavate lendude suhtes kohaldatakse endiselt lennujuhtimist.

Tuleb tagada FRA ühenduvus TMAdega, kasutades ühte järgmistest meetoditest:

- FRA vertikaalse piirangu langetamine TMAde vertikaalsete ülemiste piirideni;
- asjakohaste saabumis-/väljumispunktide ühendamine;
- FRA ühendusmarsruutide määratlemine;
- olemasolevate standardsete saabumis- ja väljumismarsruutide laiendamine;
- ühendamine aluseks olevate fikseeritud ATS-marsruutidega vahepunktide kogumi kaudu, kajastades tüüpilisi tõusu-/laskumisprofiile.

FRA rakendamine toimub kahes etapis järgmiselt:

- esialgne FRA: ajaliste ja struktuuriliste piirangutega;
- lõplik FRA: pidev vabalt valitavate marsruutide rakendamine, millel on piiriülene mõõde ja ühenduvus TMAdega.

Selleks et hõlbustada rakendamist enne punktis 3.3 osutatud sihtkuupäeva, võib esialgset FRAd rakendada piiratud ulatuses kindlaksmääratud ajavahemikel või struktuurset piiratud ulatuses. Esialgse FRA rakendamist õhuruumi osades, mida on vertikaalselt ja/või lateraalselt vähendatud, peetakse üksnes vahepealseks etapiks FRA täieliku ja järjepideva rakendamise saavutamisel. Lõppeesmärk on võtta lõplik FRA kasutusele kogu asjaomaste liikmesriikide vastutusalasse kuuluvast õhuruumis vähemalt lennutasandist 305 kõrgemal, ilma ajapiiranguta ning naaberriikide vahelise läbilaskevõime ja piiriülese FRA vähenemiseta, olenemata riigi/lennuinfo piirkonna (Flight Information Region, FIR) piiridest.

Nõuded süsteemile

- a) Võrgu haldajale kuuluvad süsteemid peavad toetama FRAd, ASMi ja A-FUAd järgmiste asjakohaste funktsioonidega:
 - lennuplaanide töötlemine;
 - IFPSi ettepanekud marsruudi kohta;
 - marsruudi dünaamiline muutmine;
 - ATFCMiga seotud planeerimine ja asjaomase plaani rakendamine;
 - liikluskooormuse arvutamine ja haldamine;
 - ASM-õhuruumi mahtude haldamine.

- b) ATC süsteemid peavad toetama FRAd, ASMi ja A-FUA rakendusi. Asjaomased operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad peavad valima selle eesmärgi saavutamiseks sobiva vahendi/funktsiooni, lähtudes oma tegevuskeskkonnast.
- c) Toetavate funktsioonide/vahendite hulka võivad kuuluda:
- tugi töökeskkondadele, et hallata ja kuvada FRA keskkonna trajektoore lennujuhi töökohal ja inimene-masin-kasutajaliideses (*human-machine interface*, HMI);
 - lennuandmete töötlemise süsteem (*flight data processing system*, FDPS), mis toetab riigisest ja piiriülest FRA tegevust ning FRA ühenduvust TMAdega;
 - ATC/ASMi/ATFCMi koostalitlusvõime;
 - kindlaksmääratud marsruutidelt FRA-le üle läinud õhuruumimahu dünaamiline muutmine;
 - konfliktide eest hoiatamise, nende avastamise ja lahendamise vahendid, näiteks kokkupõrkeolukordade avastamise seadmed (*conflict detection tools*, CDT), sealhulgas keskpika vahemaa kokkupõrkeolukordade avastamise süsteem (*medium-term conflict detection*, MTCD) ja/või taktikaline lennujuhi tööriist (*tactical controller tool*, TCT), vastavuskontrolli vahend (*conformance monitoring*, MONA) ja ohualasse lendamise hoiatussüsteem (*area proximity warning*, APW) dünaamiliste õhuruumi osade ja sektorite jaoks;
 - trajektoori ennustamine, mida toetab FRAs töötamiseks kohandatud automatiseeritud konfliktide avastamise vahend;
 - piiriülese FRA puhul lennukavatsuste andmete vahetamist toetavad ATC-süsteemid, näiteks OLDI-teate kaudu.
- d) Õhuruumi kasutajate süsteemid peavad toetama lendude planeerimist, et tagada ASMi, AFUA ja FRA ohutu ja tõhus kasutamine, sealhulgas osaline rakendamine ja enne sihtkuupäeva rakendatud vaheetapid.
- e) FRA lõplikuks rakendamiseks vajalikud erimeetmed, nagu väga keerukate piirkondade puhul, tuleb täpsustada rakenduskavas.
- f) Andmevahetust sidusrühmade vahel, kes on volitatud kasutama AF3s sätestatud paindlikku õhuruumi korraldamist ja vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi, tuleb rakendada olemasolevate SWIM-teenuste kasutamise kaudu, nagu on sätestatud AF5s. Asjaomased süsteemid peavad suutma pakkuda või kasutada SWIM-teenuseid. Seni kui SWIM on kättesaadav, võib kasutada olemasolevat andmevahetustehnoloogiat.
- g) FRAd peab toetama võrgu haldaja, nagu on sätestatud AF4s, ja võimaluse korral SWIMi kasutamise kaudu, nagu on sätestatud AF5s.

3.2. Geograafiline kohaldamisala

ASMi ja A-FUAd tuleb pakkuda ja käitada ühtse Euroopa taeva õhuruumis, nagu on kindlaks määratud määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 33.

FRAd tuleb pakkuda ja käitada kogu ühtse Euroopa taeva õhuruumis vähemalt lennutasandist 305 kõrgemal.

3.3. Sidusrühmad, kes on kohustatud asjaomast funktsiooni rakendama, ja rakendamise sihtkuupäevad

Võrgu haldaja ja operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad peavad kasutama:

- ASMi ja A-FUAd rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2022);
- esialgset FRAd rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2022);
- lõplikku FRAd, sealhulgas piiriülest FRAd vähemalt ühe naaberriiigiga ja FRA ühenduvust TMAdega rakendamise tähtpäevaks (31. detsember 2025).

3.4. Kooskõlastusvajadus

Tsiviil- ja sõjaväelised aeronavigatsiooniteenuste osutajad, õhuruumi kasutajad ja võrgu haldaja peavad vastavalt rakenduskavale sünkroniseerima ASMi ja FRA jaoks vajalike süsteemi- ja menetluslike muudatuste rakendamise. Need allfunktsioonid saavad olla tõhusad ainult siis, kui need aktiveeritakse ühel ajal, mis nõuab, et õhu- ja maapealsed süsteemid oleksid varustatud ühise ajakava järgi. Ilma sünkroniseerimiseta võib võrgus esineda lünki, mis takistaksid õhuruumi kasutajatel sujuvalt lennata eelistatud ja tõhusamatel marsruutidel. Kõik kohalikud piirangud A FUA rakendamisele lennutasandist 305 allpool peavad olema märgitud rakenduskavas.

3.5. Oodatav keskkonnaseisundi paranemine

FRA võimaldab õhuruumi kasutajatel järgida võimalikult täpselt eelistatud trajektoori, arvestamata ühes kindlas punktis asuvaid õhuruumistruktuure või kindlaksmääratud marsruudivõrke. Selle tulemuseks on ka väiksem kütusekulu ja väiksem CO₂ heide. Esimese ühisprojekti (The Common Project One) sätted, millega laiendatakse FRA piiriüleste elementidega üle riigipiiride ja tagatakse ühenduvus TMAga, võimaldavad tõhusamaid lennutrajektoore, võttes arvesse piiriüleste elemente, ning tagavad edasise marsruutide tõhususe ning maksimeerivad kütusekulu ja CO₂ heite vähenemist. Piiriülene FRA suurendab keskkonnakasu veelgi lühemate marsruutide kaudu ja pakub rohkem õhuruumivõimalusi kasutaja eelistatava trajektoori kindlaksmääramisel. FRA ühenduvus TMAga on ette nähtud selleks, et tagada optimaalne väravast väravani lennutrajektoor koos CO₂ heite edasise vähendamiseks. Need FRA täiendused võimaldavad lennuettevõtjatel meteoroloogilisi tingimusi paremini ära kasutada või võrguhäiretega kohaneda.

3.6. Sõltuvus muudest ATMi funktsioonidest

ASM, A-FUA ja FRA on vastastikusel sõltuvusel AF4st, AF5st ja AF6st.

4. AF 4: ÜHINE VÕRGUHALDUS

AF4ga aidatakse kaasa „ATMi ühendatud võrgu“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. Selles keskendutakse ajakohastatud lennu- ja liiklusvoogude teabe vahetamisele ning selle teabe kasutamise optimeerimisele. Teabevahetus toimub Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgus. Eesmärk on optimeerida liiklusvoonäitajate ja keerukuse näitajate kohaldamist ning minimeerida lendude 4D-trajektooridele seatud piiranguid.

4.1. Käitamisalane ja tehniline rakendusala

4.1.1. ATFCMi lühiajaliste tõhustatud meetmete alane lennuliikluse korraldamise allfunktsioon

Üldine

ATFCMi koordineeritakse võrgu tasandil võrgu haldaja ja kohalikul tasandil liiklusvoo juhtimispositsiooni (Flow Management Position) kaudu, et toetada kriitiliste punktide tuvastamist, ATFCMi lühiajaliste meetmete (*short-term ATFCM measures*, STAM) rakendamist, võrgu hindamist ja võrgutoimingute pidevat jälgimist. STAMi loomiseks on vaja koostööd lennujuhtimise, lennujaama, õhuruumi kasutajate ja võrgu haldaja vahel.

Taktikalise läbilaskevõime juhtimisel tuleb rakendada STAMi, kasutades lennuliiklusvoo juhtimiseks kooskõlastatud otsustusmenetlust enne lendude asjaomasesse sektorisse jõudmist, ning see peab tagama tiheda ja tõhusa koostöö ATC ja võrguhaldusfunktsiooni vahel.

Nõuded süsteemile

- Võrgu haldajale kuuluvad süsteemid peavad rakendama STAM-funktsioone ja toetama STAM-meetmete rakendamise koordineerimist, sealhulgas võrgu mõjuhinnangu võimalusi.
- Aeronavigatsiooniteenuste osutajad ja õhuruumi kasutajad peavad kasutama võrgu haldaja pakutavat STAM-rakendust või kasutama kohalikke vahendeid, mis peavad suhtlema võrgu haldaja STAM-funktsioonidega, kasutades olemasolevaid SWIM-teenuseid, nagu on sätestatud AF5s.

4.1.2. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon: ühine NOP

Üldine

Ühine NOP on pidev andmete vahetamine võrgu haldajale kuuluvate süsteemide ja operatiivses lennutegevuses osalevatele sidusrühmadele kuuluvate süsteemide vahel, et hõlmata kogu trajektoor ja kajastada prioriteete, mida võrgu haldaja vajab võrgu toimimise optimeerimiseks. Ühise NOPi rakendamisel keskendutakse ühise operatiivse plaanamise ja reaalaandmete kättesaadavuse tagamisele.

Eelkõige on sihtaegade (Target Times, TT) haldamine ühise NOPi osa ja ATFCMi kohaldamisel tuleb sihtaegu kasutada valitud lendude suhtes, et tagada ATFCMi kohaldamine lisaks väljumisetapile ka ülekoormatud punktis. Lennu planeerimise etapis peab võrgu haldaja arvutama lennu sisenemise sihtaja asukohta, kus kohaldatakse ajapõhiseid ATFCM-meetmeid.

NOPi tuleb integreerida olemasolevad lennujaamakonfiguratsioonide piirangud ning ilmastikku/õhuruumi käsitlev teave.

Võrgu haldaja peab andma õhuruumi kasutajate lennutegevuskeskustele sihtaja koos vastava väljumise teenindusajaga. Õhuruumi kasutajad peavad teavitama oma meeskondi igast arvatud teenindusajast ja vastavast sihtajast.

Nõuded süsteemile

- a) NOPi ajakohastamiseks ja NOPilt uue teabe saamiseks tuleb operatiivses lennutegevuses osalevatele sidusrühmadele kuuluvad asjaomased maapealsed automatiseeritud süsteemid kohandada liideste loomiseks võrguhaldussüsteemidega.
- b) Õhuruumi kasutajad peavad teavitama oma meeskondi igast arvatud teenindusajast ja vastavast sihtajast.
- c) Lennujaamades peavad iAOP-süsteemid olema otseselt liidestega ühendatud võrgu haldajale kuuluvate süsteemidega, mis on seotud NOP-süsteemidega, et rakendada ühist NOPi.
- d) Võrgu haldaja peab andma operatiivses lennutegevuses osalevatele sidusrühmadele juurdepääsu NOPi andmetele, mida nad vajavad, võrgu haldaja pakutud rakenduste kaudu, kasutades eelnevalt kindlaksmääratud inimene-masin-kasutajaliidest.
- e) Võrgu haldajale kuuluvad süsteemid peavad:
 - toetama sihtaja jagamist operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega;
 - suutma kohandada täpsustatud ja kokkulepitud sihtaegadel põhinevaid arvestuslikke stardiaegu (Calculated Take-off Time, CTOT);
 - käsitlema iAOPist saadavat saabumiste ja väljumiste kavandamist käsitlevat teavet.
- f) Sihtlennujaamas, kus sihtaegadega lahendatakse saabuvate lendude ülekoormuse probleemi, peab iAOP genereerima saabumiste sihtajad (*target times on arrivals*, TTAs), et neid hiljem ühise NOPi raames viimistleda.

4.1.3. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon, mis käsitleb automatiseeritud abivahendit liikluse keerukuse hindamiseks

Üldine

Planeeritud trajektoorteavet, võrguteavet ja salvestatud analüütilisi andmeid varasemate toimingute kohta kasutatakse lennuliikluse keerukuse ja potentsiaalsete ülekoormusolukordade tekke prognoosimiseks, mis võimaldab kohaldada leevendusstrateegiaid kohalikul ja võrgu tasandil.

Planeeritud trajektoorteabe kvaliteedi parandamiseks kasutatakse FF-ICE ⁽¹⁾ lennuplaani andmeid (FF-ICE versioon 1/andmete esitamine ja katsetamise teenused), mis tõhustab lendude planeerimist ja liikluskeerukuse hindamist.

Olemasoleva STAMi 1. etapi rakendamine hõlbustab kõnealuse ATM-funktsiooni operatiivset integreerimist olemasolevatesse süsteemidesse.

Nõuded süsteemile

- a) Võrgu haldajale kuuluvad süsteemid peavad:
 - tegelema paindlike õhuruumistruktuuridega ja liiklusvoogude haldamist võimaldavate marsruutlennukonfiguratsioonidega ja liikluskeerukusega ning tegema koostööd liiklusvoo juhtimispositsiooni (Flow Management Position) ja võrgu tasandil;
 - olema suutelised osutama FF-ICE versiooni 1 kohaseid registreerimisteenuseid;
 - toetama stsenaariumihaldust ATFCMi planeerimistegevusteks, et optimeerida võrgu läbilaskevõimet.

⁽¹⁾ Lennud ja liiklusvooteave koostöökeskkonna jaoks (FF-ICE). ICAO DOC 9965 2012 & ICAO DOC 9854 2005

- b) Lennuandmete töötlemise süsteemil peab olema NOPI kasutajaliides.
- c) Marsruudi kasutatavuse dokumendi (Route Availability Document, RAD) ja profiili seadistamise piirangute (Profile Tuning Restriction, PTR) kaudu edastatav teave tuleb kooskõlastada Euroopa marsruudivõrgu kavandamise raames toimuva lennujaamade ühise otsustusprotsessi (Collaborative Decision Making, CDM) ja võrgu haldaja käitatavate ATFMi funktsioonide kaudu, nii et lennuplaneerimissüsteemi teenuste osutajad saavad koostada sellise lennuplaanimarsruudi, mis võetakse vastu koos kõige tõhusama trajektooriga.
- d) Õhuruumi kasutajate ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate süsteemid peavad toetama FF-ICE versiooni 1 kohaste registreerimisteenuste vahetamist, kui need on kättesaadavad vastavalt AF 5.1.6-le.
- e) ASMi/ATFCMi seadmetega (sealhulgas A-FUA (vastavalt AF3-le), RADi kohandatud versioon ja STAM) peab olema võimalik hallata eri õhuruumide kasutatavust ja sektorite läbilaskevõimet.

4.1.4. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon: AOPi/NOPI integreerimine

Üldine

Ühises NOPis tegeleb andmete piiratud jagamisega ainult suurimate lennujaamade AOPd. Integreerimise edasiseks tõhustamiseks tuleb suurendada lennujaamade arvu ja vahetatavate andmeelementide arvu.

Võrgu haldaja peab ühisotsustamise protsessi (millele on osutatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikli 2 lõikes 9) tulemusel rakendama NOPI ja AOPiga seotud teabe (näiteks TTAd) suurema integreerimise ⁽²⁾.

AOP peab reaalajas edastama NOPile andmed, mis on kohased ja asjakohased selleks, et võrgu haldaja saaks neid oma tegevuses kasutada, et vajaduse korral kohandada võrgu läbilaskevõimet. Võrgu haldaja ja lennujaam peavad need andmed vastastikku kokku leppima. AOPiga lennujaamade puhul peab võrgu haldaja jagama saabumisenõudlust AOPiga ja kehtestama kohalikul lennuliiklusvoogude juhtimise tasandil ühise otsuste tegemise protsessi, et võimaldada TTAd muutmist vastavalt AOPile.

Nõuded süsteemile

- a) AOP-süsteemidel peab olema kasutajaliides otse NOP-süsteemidega.
- b) Võrgu haldajale kuuluvatel süsteemidel peab olema kasutajaliides otse AOPidega.
- c) AF6s sätestatud edastatud trajektoorteavet, kui see on olemas, peavad töötleva võrgu haldajale kuuluvad NOPiga seotud süsteemid, et toetada lennu siht-ületusaega (*target time over*, TTO) või TTAd või mõlemat, et trajektoori täiustada.

4.2. Geograafiline kohaldamisala

- a) Ühist võrguhaldust tuleb rakendada Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgus.
- b) Ühist NOPI tuleb rakendada punktis 2.2.2 loetletud lennujaamades.
- c) Integreeritud NOPI/AOPi peavad rakendama punktis 2.2.3 loetletud lennujaamad.

4.3. Sidusrühmad, kes on kohustatud asjaomast funktsiooni rakendama, ja rakendamise sihtkuupäevad

Võrgu haldaja:

- a) a) peab rakendama rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikli 2 lõikes 9 määratletud kooskõlastatud otsustusprotsessist tulenevalt NOPI ja iAOPi teabe suurema lõimimise;
- b) peab jagama saabumisenõudlust iAOPiga lennujaamades, kus see on kättesaadav, ja kehtestama kohalikul lennuliiklusvoogude juhtimise tasandil ühise otsuste tegemise protsessi, et võimaldada saabumise sihtaegade (*target times on arrival*, TTA) muutmist vastavalt iAOPile;

⁽²⁾ Komisjoni 24. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/123, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgu funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 677/2011 (ELT L 28, 31.1.2019, lk 1).

- c) peab toetama sidusrühmi, kes on volitatud kasutama AF4s sätestatud ühist võrguhaldust, valides võimaluse korral eelnevalt kindlaks määratud veebipõhise juurdepääsu, või ühendama omaenda rakendused, kasutades süsteemidevahelist andmevahetust.

Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad ja võrgu haldaja peavad kasutama:

- a) täiustatud lühiajalisi ATFCM-meetmeid ja automatiseeritud abivahendit liikluse keerukuse hindamiseks rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2022);
- b) ühist NOPi rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2023);
- c) integreeritud AOPi/NOPi rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2027).

4.4. Kooskõlastusvajadus

Ühise võrguhalduse funktsiooni rakendamise sünkroniseerimine on vajalik tagamaks, et asjaomaste sidusrühmade süsteemid saavad tõhusalt ja sujuvalt vahetada NOP-andmeid kogu võrgu ulatuses, et tagada sama täpsusaste ja parandada võrgu kasutamist. Rakenduskavaga määratakse kindlaks, kuidas sünkroniseerimist rakendatakse, vältides rakendamisel esinevaid lünki või üksikute sidusrühmade olulisi viivitusi.

4.5. Oodatav keskkonnaseisundi paranemine

AF4 täielik rakendamine optimeerib liiklusvoonäitajate rakendamist ja määrab kindlaks ühise viisi, kuidas leevendada võrgupiiranguid, vähendades nii hiline misi kui ka kohustuslikke marsruudi muutusi, säilitades seega õhuruumi kasutajate täieliku kütuse optimeerimise.

4.6. Sõltuvus muudest ATMi funktsioonidest

AF4 on vastastikuselt sõltuvuses AF1s sätestatud laiendatud AMANiga, AF2s sätestatud AOPiga, AF3s sätestatud paindliku ASMi ja FRAGA ning AF5s sätestatud SWIMiga.

5. AF 5: SÜSTEEMIDEVAHELINE TEABEHALDUS

Süsteemidevahelise teabehaldusega (SWIM) aidatakse kaasa „ATMi ühendatud võrgu“ olulise operatsioonilise muudatuse infrastruktuurikomponendile. SWIM-taristu ja -teenused hõlbustavad lennuliikluse korraldamise alase teabe vahetamist sidusrühmade vahel, mis on vajalik kõigi muude lennuliikluse korraldamise funktsioonide jaoks.

5.1. Käitamisalane ja tehniline rakendusala

5.1.1. Ühiste taristuosa alane lennuliikluse korraldamise allfunktsioon

Üldine

Ühised taristuosa hõlmavad järgmist:

- register, mida tuleb kasutada teenuseid käsitleva teabe avaldamiseks, sealhulgas teenuse määratlused, mis kirjeldavad teenuse neid aspekte, mis peaksid olema kõigi rakenduste puhul ühised, näiteks teenuseosutajate standardsed teenusespetsifikatsioonid ja rakenduskirjeldused;
- ühine avalik võtmetaristu (Public Key Infrastructure, PKI), mida kasutatakse sidusrühmade vahelises teabevahetuses operatiivse märkide sertifikaatide ja nende kehtetuks tunnistamist käsitlevate nimekirjade allkirjastamisel, väljaandmisel ja haldamisel.

5.1.2. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon, mis käsitleb SWIMi kollase profiiliga tehnilist taristut ja spetsifikatsioone.

Üldine

SWIMi kollase profiiliga tehniline taristu on maapealne jaotusmehhanism, mis hõlbustab Euroopa lennuliikluse korraldamise sidusrühmade vahelist teabevahetust hajutatud keskkonnas. Teabeteenuseid tuleb hallata ühtlustatud viisil ning nende puhul on vajalik edastatava teabe ja tehnilise infrastruktuuri koostalitlusvõime.

SWIMi kollase profiiliga tehniline taristu täidab selle kommunikatsiooni- ja koostalitlusvõime eesmärgi, olles modulaarne ja pakkudes eri rakendusvõimalusi, mis põhinevad veebiteenuste standardite kogumil, sealhulgas kohustusi madalama tasandi protokollide vastu, võttes arvesse suurt hulka vajadusi teabevahetuse järele asjakohaselt turvatud viisil.

SWIMi kollase profiiliga tehniline taristu võib, vastavalt sidusrühmade vajadustele, toimida mis tahes IP-põhises võrgus, nagu avalik internet või uued üleeuroopalised võrguteenused (*pan-European network services*, PENS).

Lennuliikluse korraldamise andmete vahetamiseks kõigi muude lennuliikluse korraldamise funktsioonide puhul tuleb kasutada SWIMi kollase profiiliga tehnilist taristut.

Nõuded süsteemile

Sidusrühmad peavad tagama, et kõik SWIMi kollase profiiliga tehnilise taristu teenused saavad kasutada ühist PKId, kui see hakkab toimima, saavutamaks teenuse või teenuste jaoks asjakohased küberjulgeoleku eesmärgid.

5.1.3. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon, mis käsitleb aeronavigatsiooniteabe vahetamist

Üldine

Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad peavad rakendama järgmisi teenuseid, mis toetavad aeronavigatsiooniteabe vahetamist, kasutades SWIMi kollase profiiliga tehnilist taristut, nagu on kirjeldatud rakenduskavas:

- a) teated õhuruumi reserveeringute/piirangute (ARES) aktiveerimise kohta;
- b) teated ARESi deaktiveerimise kohta;
- c) eelteated ARESi aktiveerimise kohta;
- d) teated ARESi vabastamise kohta
- e) aeronavigatsiooniteabe edastamine nõudmise korral; võimalik on kasutada tüübi ja nimetusega seotud filtreid, samuti täiustatud filtreid ruumiliste, ajaliste ja loogiliste operaatorite kohta;
- f) päring ARESi teabe kohta;
- g) digitaalsed lennuvälja kaardid;
- h) ASMi tase 1;
- i) õhuruumi kasutamise kavad (AUP, UUP) – ASMi tasemed 2 ja 3;
- j) digitaalne NOTAM-teade.

Nõuded süsteemile

- a) Kõik punktis 5.1.3 loetletud teenused peavad vastama kohaldatavatele SWIM-spetsifikatsioonidele.
- b) Punktis 5.3 osutatud sidusrühmade käitatavad lennuliikluse korraldamise süsteemid peavad suutma kasutada aeronavigatsiooniteabe vahetamise teenuseid, sealhulgas digitaalset NOTAM-teadet.
- c) Punktis 5.3 osutatud sidusrühmade käitatavad AIS-süsteemid peavad suutma edastada digitaalset NOTAM-teadet vastavalt EUROCONTROLi spetsifikatsioonile, millega parandatakse punktis 5.3 osutatud lennujaamade lennueelse teabe bulletäänide (PIB) teenuseid.

5.1.4. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon, mis käsitleb meteoroloogiateabe vahetamist

Üldine

Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad peavad rakendama teenuseid, mis toetavad järgmise meteoroloogiateabe vahetamist SWIMi kollase profiili kaudu, nagu on kirjeldatud rakenduskavas:

- a) vulkaanilise tuha massi kontsentratsioon;

- b) meteoroloogiateave, mis toetab lennuvälja protsesse või asjakohast meteoroloogiateavet hõlmavaid abivahendeid, teisendamisprotsesse ilmastikust tingitud piirangute väljaselgitamiseks ja kõnealuse teabe konverteerimiseks ATMi mõjuhinnangus, kui süsteemi suutlikkus on suunatud peamiselt „aeg otsuse tegemiseks“ ajavahemikule 20 minutist kuni 7 päevani;
- c) meteoroloogiateave, mis toetab marsruutlennuga/lähenemisega seotud ATC-protsesse või asjakohast meteoroloogiateavet hõlmavaid abivahendeid, teisendamisprotsesse ilmastikust tingitud piirangute väljaselgitamiseks ja kõnealuse teabe konverteerimiseks ATMi mõjuhinnangus, kui süsteemi suutlikkus on suunatud peamiselt „aeg otsuse tegemiseks“ ajavahemikule 20 minutist kuni 7 päevani;
- d) meteoroloogiateave, mis toetab võrguteabehaldusega seotud protsesse või asjakohast meteoroloogiateavet hõlmavaid abivahendeid, teisendamisprotsesse ilmastikust tingitud piirangute väljaselgitamiseks ja kõnealuse teabe konverteerimiseks ATMi mõjuhinnangus, kui süsteemi suutlikkus on suunatud peamiselt „aeg otsuse tegemiseks“ ajavahemikule 20 minutist kuni 7 päevani;

Nõuded süsteemile

- a) Punktis 5.1.4 loetletud teenuste rakendamine peab vastama kohaldatavatele SWIM-spetsifikatsioonidele.
- b) Punktis 5.3 osutatud sidusrühmade käitatavad lennuliikluse korraldamise süsteemid peavad suutma kasutada meteoroloogiateabe vahetamise teenuseid.

5.1.5. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon, mis käsitleb teabevahetuse koostöövõrku

Üldine

Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad peavad rakendama teenuseid, mis toetavad järgmise teabevahetuse koostöövõrku käsitleva teabe vahetamist SWIMi kollase profiili kaudu, nagu on kirjeldatud rakenduskavas:

- a) kehtivatel ja lähituleviku ilmastikutingimustel põhinev lennujaama suurim läbilaskevõime;
- b) võrgu operatiivkava ja kõikide lennujaamade operatiivkavade ühtlustamine;
- c) liikluseeskirjad;
- d) teenindusajad;
- e) ATFCMi lühiajalised meetmed;
- f) ATFCMi ülekoormuspunktid;
- g) piirangud;
- h) õhuruumi struktuur, kättesaadavus ja kasutamine;
- i) võrgu ja marsruutlennu lähenemise operatiivkavad.

Nõuded süsteemile

- a) Punktis 5.1.5 viidatud teenuste rakendamine peab vastama kohaldatavatele SWIM-spetsifikatsioonidele.
- b) Võrgu haldaja peab toetama kõiki operatiivses lennutegevuses osalevaid sidusrühmi võrgu haldamisega seotud koostööalaseks tegevuseks vajalike elektrooniliste andmete vahetamisel.

5.1.6. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon, mis käsitleb lennuteabe vahetamist (kollane profiil)

Üldine

Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad peavad rakendama teenuseid, mis toetavad lennuteabe vahetamist SWIMi kollase profiili kaudu, nagu on kirjeldatud rakenduskavas:

- a) FF-ICE versiooni 1 kohaste teenustega seotud:
 - lennuplaanide ja marsruutide loomine ja valideerimine;

- lennuplaanid, 4D-trajektoor, andmed õhusõiduki tehniliste võimaluste kohta, lennu staatus;
 - lendude loetelu ja lennu üksikasjalikud andmed;
- b) lennu uuendatud väljumisteabega seotud;
- c) lennu ajakohastuste teated (*flight update messages*, FUM) (võrgu haldaja ettevõtetevaheline teenus).

Nõuded süsteemile

- a) Punktis 5.1.6 viidatud teenuste rakendamine peab vastama kohaldatavatele SWIM-spetsifikatsioonidele.
- b) Punktis 5.3 osutatud sidusrühmade käitatavad lennuliikluse korraldamise süsteemid peavad suutma kasutada lennuteabe vahetamise teenuseid.

5.2. Geograafiline kohaldamisala

SWIM-teenused tuleb kasutusele võtta EATMNis.

5.3. Sidusrühmad, kes on kohustatud asjaomast funktsiooni rakendama, ja rakendamise sihtkuupäevad

- a) Kõiki aeronavigatsiooniteabe, lennuteabe ja koostöövõrgu andmevahetusi peavad rakendama kõik Euroopa piirkondlikud juhtimiskeskused, punktis 1.2 osutatud lennujaamad, aeronavigatsiooniteabe teenuse osutaja ja võrgu haldaja.
- b) Meteoroloogiateabe vahetamist peavad rakendama kõik Euroopa piirkondlikud juhtimiskeskused, punktis 1.2 osutatud lennujaamad, võrgu haldaja ja meteoroloogiateabe pakkujad.

Eespool nimetatud operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad peavad punktis 5.1.1 osutatud ühised taristukomponendid tagama ja neid käitama rakendamise tähtpäevaks, 31. detsembriks 2024. Nad peavad tagama ja käitama punktides 5.1.2–5.1.6 osutatud SWIM-i allfunktsioone rakendamise tähtpäevaks, 31. detsembriks 2025.

SWIM-funktsiooni juurutamisel peavad liikmesriigid tagama, et tsiviil- või sõjaline koostöö toimub määruse (EL) 2018/1139 VIII lisa punktis 3.2 nõutud ulatuses.

5.4. Kooskõlastusvajadus

SWIM-taristu õigeaegne kogu võrku hõlmav rakendamine ja asjakohaste teenuste aktiveerimine on enamiku esimese ühisprojekti ATM-funktsioonide olulised eeltingimused. Asjaomased sidusrühmad peavad sünkroniseerima oma rakendamise kavade ja jõupingutused vastavalt rakenduskavale, mille eesmärk peab olema saavutada sama varustatuse tase ja parandada võrgu kasutamist.

5.5. Oodatav keskkonnaseisundi paranemine

SWIM aitab kaasa teiste AFide üldiste keskkonnaeesmärkide saavutamisele, võimaldades koostalitlusvõimet ja tõhusamat teabevahetust kõikide lennuliikluse korraldamise tegevuskeskkondade vahel (marsruut, lennujaamad, TMA, võrgu haldaja).

5.6. Sõltuvus muudest ATMi funktsioonidest

SWIM-teenused võimaldavad kasutada muid AF1s, AF2s, AF3s ja AF4s osutatud ATM-funktsioone.

6. AF 6: ESMANE TRAJEKTOORITEABE JAGAMINE

6.1. Käitamisalane ja tehniline rakendusala

6.1.1. Esmase õhk-maa-trajektoorteabe jagamise alane lennuliikluse korraldamise allfunktsioon

Üldine

Esmase õhk-maa-trajektoorteabe jagamisega aidatakse kaasa „trajektooripõhiste toimingute“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. Õhk-maa-trajektooride vahetamine parandab trajektoorteavet. Esialgset sammud esmase trajektoorteabe jagamise kasutuselevõtuks seisnevad laiendatud projitseeritud profiili (edaspidi „EPP“) andmete edastamises õhusõidukilt ATC-süsteemidele ja nende andmete töötlemises nendes süsteemides.

Nõuded süsteemile

- a) Õhusõidukitel peab olema valmisolek automaatselt edastada trajektoorteavet, kasutades ADS-C laiendatud projitseeritud profiili ATS B2 teenuste osana. Pardal olevast süsteemist automaatselt edastatud trajektoorteave peab ajakohastama lennuliikluse korraldamise süsteemi vastavalt lepingu tingimustele.
- b) Andmeside maapealsed süsteemid peavad toetama ADS-Cd (laiendatud projitseeritud profiili kasutava õhusõiduki trajektoori edastamine) osana ATS B2 teenustest, säilitades ühilduvuse lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside (CPDLC) teenustega, nagu on nõutud komisjoni määruses (EÜ) nr 29/2009, ⁽³⁾ sealhulgas teenuste osutamine lendudele, mis on varustatud üksnes lennunduse telekommunikatsioonivõrgu lähtejoon 1ga (Aeronautical Telecommunication Network Baseline 1, ATN-B1).
- c) Kõik punktis 6.3 osutatud ATS-teenuste osutajad ja nendega seotud ATC-süsteemid peavad olema võimelised vastu võtma ja töötleva trajektoorteavet varustatud õhusõidukilt.
- d) ATC-süsteemid peavad võimaldama lennujuhtidel kuvada edastatud trajektoori marsruuti.
- e) ATC-süsteemid peavad hoiatama lennujuhte, kui õhusõiduki edastatud trajektoor erineb maapealse süsteemi trajektoorist, mis on välja töötatud esitatud lennuplaani marsruudi abil.

6.1.2. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon, mis käsitleb võrgu haldaja trajektoorteabe parandamist

Üldine

Võrgu haldaja trajektoorteabe parandamisega aidatakse kaasa „trajektooripõhiste toimingute“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. Trajektoorteave tõhustub tänu õhk-maa-trajektooril toimivale andmevahetusele. Sellise teabe töötlemine võrgu haldaja süsteemides on järgmine samm esmase trajektoorteabe jagamise kasutuselevõtuks.

Nõuded süsteemile

Võrgu haldajale kuuluvad süsteemid peavad kasutama edastatud trajektooride elemente, et parandada oma teavet õhusõidukite trajektooride kohta.

6.1.3. Lennuliikluse korraldamise allfunktsioon, mis käsitleb trajektoorteabe esmase jagamise maapealset jaotust

Üldine

Trajektoorteabe esmase jagamise maapealse jaotusega aidatakse kaasa „trajektooripõhiste toimingute“ olulisele operatsioonilisele muudatusele. Pardal asuvatelt süsteemidelt saadavaid trajektoorteabe andmeid jaotatakse maapinnal, et minimeerida õhk-maa-andmeedastust ja tagada, et kõik lennuliikluse korraldamisega seotud lennuliiklusteeninduse üksused töötavad samade andmetega. Trajektooriandmeid tuleb töödelda ja kuvada lennujuhtidele ühtlustatud viisil, nagu on sätestatud punktis 6.1.1.

⁽³⁾ Komisjoni 16. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 29/2009, millega kehtestatakse andmevahetusteenuste nõuded ühtse Euroopa taeva jaoks (ELT L 13, 17.1.2009, lk 3).

Nõuded süsteemile

- a) Maapealsed süsteemid peavad tagama, et õhusõidukist edastatud trajektooriandmed jaotatakse ATS-üksuste vahel ning ATS-üksuste ja võrgu haldajale kuuluvate süsteemide vahel.
- b) Määruses (EÜ) nr 29/2009 osutatud andmevahetuse valmidus on AF6 oluline eeltingimus.
- c) Usaldusväärne, kiire ja tõhus õhk-maa-sidetaristu peab toetama esmast trajektoorieabe jagamist.

6.2. Geograafiline kohaldamisala

Esmane trajektoorieabe jagamise funktsioon tuleb kasutusele võtta kõikides lennuliiklusteenuseid osutavates ATS-üksustes, mis kuuluvad ICAO Euroopa piirkonnas liikmesriikide vastutusalasse.

6.3. Sidusrühmad, kes on kohustatud asjaomast funktsiooni rakendama, ja tootmisse juurutamise ning rakendamise sihtkuupäev

- a) ATS-teenuse osutajad ja võrgu haldaja peavad tagama, et esmase trajektoorieabe jagamise funktsioon lennutasandist 285 kõrgemal võetakse kasutusele rakendamise sihtkuupäevaks (31. detsember 2027).
- b) Punkti 6.1.1 kohaldatakse kõikide lendude suhtes, mis sooritatakse määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 33 määratletud ühtse Euroopa taeva õhuruumis instrumentaallennureeglite kohaselt lennutasandist 285 kõrgemal asuvas õhuruumis üldise lennuliiklusena. Õhusõiduki käitajad peavad tagama, et õhusõidukid, mis sooritavad lende, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 31. detsembril 2027 või pärast seda, on osana ATS B2-valmisolekust varustatud ADS-C laiendatud projitseeritud profiiliga, kooskõlas kohaldatavate standarditega, et õhusõidukite trajektoori edastada.
- c) Käesoleva lisa punktide 6.1.1, 6.1.2 ja 6.1.3 tootmisse juurutamise tähtpäev on rakendusmääruse (EL) nr 409/2013 artikli 4 kohaselt 31. detsember 2023.

6.4. Kooskõlastusvajadus

Kõik aeronavigatsiooniteenuse osutajad, võrgu haldaja ja õhuruumi kasutajad peavad kooskõlas rakenduskavaga sünkroniseerima AF 6s sätestatud sihtsüsteemi rakendamise ja teenuste osutamise, et tagada koostalitlusvõimelise õhk-maa-side taristu täiustamine kogu võrgu ulatuses ja parandada funktsiooni võrgukasutust. Sünkroniseeritud planeerimine, sealhulgas õhuruumi kasutajate avioonika tegevuskavad, aitab vältida rakendamise puudujääke ja märkimisväärseid viivitusi üksikute sidusrühmade jaoks.

6.5. Oodatav keskkonnaseisundi paranemine

Õhusõiduki pardal oleva lennutrajektoori jagamine sidusrühmade vahel võimaldab õhuruumi kasutajatel ohutult lennata kõige tõhusamal lennutrajektoorigil. See suurendab kütusesäästlikkust, vähendab CO₂ heidet ja müraemissiooni. Trajektoorieabe jagamine võimaldab edasi arendada teenuseid, mis vähendavad veelgi õhusõidukite käitamise negatiivset keskkonnamõju.

6.6. Sõltuvus muudest ATMi funktsioonidest

AF6-l on vastastikune sõltuvus õhuruumi korraldamisest ja AF3s osutatud õhuruumi paindliku kasutamise täiustatud rakendamisest.

OTSUSED

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2021/117,

1. veebruar 2021,

millega muudetakse rakendusotsust (EL) 2019/919 väikelaevu käsitlevate harmoneeritud standardite osas seoses bensiinimootori ja/või bensiinipaagi sektsioonide ventilatsiooniga ning elektriventilaatoritega

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrust (EL) nr 1025/2012, mis käsitleb Euroopa standardimist ning millega muudetakse nõukogu direktiive 89/686/EMÜ ja 93/15/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/9/EÜ, 94/25/EÜ, 95/16/EÜ, 97/23/EÜ, 98/34/EÜ, 2004/22/EÜ, 2007/23/EÜ, 2009/23/EÜ ja 2009/105/EÜ ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 87/95/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1673/2006/EÜ, (⁽¹⁾) eriti selle artikli 10 lõiget 6,

ning arvestades järgmist:

- (1) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2013/53/EL (⁽²⁾) artikliga 14 eeldatakse, et tooted, mis on vastavuses harmoneeritud standardite või nende osadega, mille viited on avaldatud *Euroopa Liidu Teatajas*, vastavad nõuetele, mida nimetatud standardid või nende osad käsitlevad ja mis on sätestatud direktiivi 2013/53/EL artikli 4 lõikes 1 ja kõnealuse direktiivi I lisas.
- (2) Komisjoni rakendusotsusega C(2015) 8736 (⁽³⁾) esitas komisjon Euroopa Standardikomiteele (CEN) ja Euroopa Elektrotehnika Standardikomiteele (Cenelec) taotluse koostada ja läbi vaadata direktiivi 2013/53/EL toetavad harmoneeritud standardid, milles käsitletakse direktiivi 2013/53/EL artikli 4 lõikes 1 ja kõnealuse direktiivi I lisas sätestatud olulisi nõudeid, mis on rangemad võrreldes Euroopa Parlamendi ja nõukogu kehtetuks tunnistatud direktiiviga 94/25/EÜ (⁽⁴⁾).
- (3) Rakendusotsusega C(2015) 8736 paluti CENil ja Ceneceil samuti vaadata läbi standardid, mille viited avaldati komisjoni teatisega 2015/C 087/01 (⁽⁵⁾).
- (4) Rakendusotsuses C(2015) 8736 esitatud taotluse alusel vaatas CEN läbi harmoneeritud standardi EN ISO 11105:2017, mille viide on avaldatud komisjoni teatisega 2018/C 209/05 (⁽⁶⁾). Selle tulemusena võeti vastu harmoneeritud standard EN ISO 11105:2020 „Väikelaevad. Bensiinimootori ja/või bensiinipaagi sektsioonide ventilatsioon“.

(⁽¹⁾) ELT L 316, 14.11.2012, lk 12.

(⁽²⁾) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta direktiiv 2013/53/EL, mis käsitleb väikelaevu ja jette ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/25/EÜ (ELT L 354, 28.12.2013, lk 90).

(⁽³⁾) Komisjoni 15. detsembri 2015. aasta rakendusotsus C(2015) 8736 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta direktiivi 2013/53/EL (mis käsitleb väikelaevu ja jette ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/25/EÜ) toetava standardimistaotluse kohta, mis esitatakse Euroopa Standardikomiteele ja Euroopa Elektrotehnika Standardikomiteele seoses väikelaevade ja jettidega.

(⁽⁴⁾) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 1994. aasta direktiiv 94/25/EÜ väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta (EÜT L 164, 30.6.1994, lk 15).

(⁽⁵⁾) Komisjoni teatis, mis on seotud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 1994. aasta direktiivi 94/25/EÜ (väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta) rakendamisega (Liidu ühtlustamisaktide kohaste ühtlustatud standardite pealkirjade ja viidete avaldamine) (ELT C 87, 13.3.2015, lk 1).

(⁽⁶⁾) Komisjoni teatis seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2013/53/EL (väikelaevade ja jette kohta ning direktiivi 94/25/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta) rakendamisega (Liidu ühtlustamisaktide kohaste ühtlustatud standardite pealkirjade ja viidete avaldamine) (ELT C 209, 15.6.2018, lk 137).

- (5) Komisjon hindas koos CENiga, kas CENi koostatud harmoneeritud standard EN ISO 11105:2020 vastab rakendusotsuses C(2015) 8736 esitatud taotlusele.
- (6) Standardis EN ISO 11105:2020 on sätestatud paigaldusnõuded bensiinimootori ja bensiinipaagi sektsioonide ventileerimiseks väikelaevadel, millel on käitamise, elektri tootmise ja mehaanilise võimsuse jaoks bensiinimootorid, et vältida plahvatusohtlike gaaside kogunemist neisse sektsioonidesse.
- (7) Standardi EN ISO 11105:2020 sisu vastab asjakohastele nõuetele, mis on sätestatud direktiivi 2013/53/EL artikli 4 lõikes 1 ning kõnealuse direktiivi I lisa A osa punktides 5.1.2 ja 5.2.2. Seepärast on asjakohane avaldada viide nimetatud standardile *Euroopa Liidu Teatajas*.
- (8) Standard EN ISO 11105:2020 asendab standardi EN 11105:2017. Seepärast on vaja kustutada *Euroopa Liidu Teataja* C-seeriast viide harmoneeritud standardile EN ISO 11105:2017.
- (9) Selleks et anda tootjatele piisavalt aega valmistuda standardi EN ISO 11105:2020 kohaldamiseks, on vaja standardi EN ISO 11105:2017 viite kustutamine edasi lükata.
- (10) Standard EN ISO 11105:2020 asendab ka standardi EN ISO 9097:2017 „Väikelaevad. Elektriventilaatorid“, mille viide on avaldatud teatisega 2018/C 209/05. Standardis EN ISO 9097:2017 käsitletakse üldnõudeid elektriventilaatorite kohta, mis on paigaldatud väikelaevadele. Seepärast on vaja kustutada *Euroopa Liidu Teataja* C-seeriast viide harmoneeritud standardile EN ISO 9097:2017.
- (11) Komisjoni rakendusotsuse (EL) 2019/919 ⁽⁷⁾ I lisas on loetletud viited harmoneeritud standarditele, mille puhul eeldatakse vastavust direktiivile 2013/53/EL. Viide harmoneeritud standardile EN ISO 11105:2020 tuleks lisada kõnealuse rakendusotsuse I lisasse.
- (12) Rakendusotsuse (EL) 2019/919 II lisas on loetletud viited direktiivi 2013/53/EL toetuseks koostatud harmoneeritud standarditele, mis kustutatakse *Euroopa Liidu Teatajas*. Viide harmoneeritud standarditele EN ISO 11105:2017 ja EN ISO 9097:2017 tuleks lisada kõnealuse rakendusotsuse II lisasse.
- (13) Seepärast tuleks rakendusotsust (EL) 2019/919 vastavalt muuta.
- (14) Harmoneeritud standardi järgimine lubab alates selle standardi viite *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise kuupäevast eeldada vastavust asjaomastele olulistele nõuetele, mis on sätestatud liidu ühtlustamisõigusaktides. Seepärast peaks käesolev otsus jõustuma selle avaldamise päeval,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Rakendusotsust (EL) 2019/919 muudetakse järgmiselt:

- 1) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva otsuse I lisale.
- 2) II lisa muudetakse vastavalt käesoleva otsuse II lisale.

(7) Komisjoni 4. juuni 2019. aasta rakendusotsus (EL) 2019/919 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2013/53/EL toetuseks koostatud väikelaeva ja jette käsitlevate harmoneeritud standardite kohta (ELT L 146, 5.6.2019, lk 106).

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

II lisa punkti 2 kohaldatakse alates 1. augustist 2022.

Brüssel, 1. veebruar 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Rakendusotsuse (EL) 2019/919 I lissasse lisatakse kanne 34:

Nr	Viide standardile
„34.	EN ISO 11105:2020
	Väikelaevad. Bensiinimootori ja/või bensiinipaagi sektsioonide ventilatsioon“.

II LISA

Rakendusotsuse (EL) 2019/919 II lisa muudetakse järgmiselt:

1) lisatakse kanne 31:

Nr	Viide standardile
„31.	EN ISO 9097:2017 Väikelaevad. Elektriventilaatorid“;

2) lisatakse kanne 32:

Nr	Viide standardile
„32.	EN ISO 11105:2017 Väikelaevad. Bensiinimootori ja/või bensiinipaagi sektsioonide ventilatsioon“.

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)