

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/310**z 26. februára 2015,****ktorým sa mení nariadenie Komisie (ES) č. 29/2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na služby dátového spojenia pre spoločný európsky vzdušný priestor a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 441/2014****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 3 ods. 1 a 5,

keďže:

- (1) V nariadení Komisie (ES) č. 29/2009 ⁽²⁾ sa stanovujú požiadavky na koordinované zavádzanie služieb dátového spojenia pre dátovú komunikáciu zem-vzduch medzi dvoma bodmi.
- (2) Poskytovatelia leteckých navigačných služieb a prevádzkovatelia oznámili, že pri vykonávaní nariadenia (ES) č. 29/2009 sa stretli s technickými problémami, najmä so zlyhaniami spojenia známymi ako prerušenia spojenia poskytovateľom (Provider Aborts) existujúcej dátovej komunikácie zem-vzduch, ktorá umožňuje prevádzku služieb dátového spojenia (ďalej len „DLS“), čím sa táto komunikácia dostáva mimo rámca prijateľnej výkonnosti. Z tohto dôvodu niektorí poskytovatelia leteckých navigačných služieb už prijali zmierňujúce opatrenia, ktoré spočívajú v obmedzení prevádzky DLS na lietadlá vybavené špecifickou avionikou prostredníctvom tzv. bielych zoznamov s cieľom riešiť potenciálne bezpečnostné vplyvy uvedených prerušení spojenia prevádzkovateľom na prevádzku služieb dátového spojenia.
- (3) Na žiadosť Komisie Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“) vykonala vyšetrovanie ⁽³⁾ s cieľom zistiť hlavnú príčinu alebo príčiny týchto technických problémov a odporučiť opatrenia na ich riešenie. Vyšetrovanie ukázalo, že náhodné výskytu prerušení spojenia prevádzkovateľom nemožno pripísať len jednej predvídateľnej príčine, ale skôr kombinácii faktorov týkajúcich sa prostredia rádiových frekvencií a súčasného zavádzania infraštruktúry dátového spojenia na jedinej frekvencii. Zistilo sa, že táto nadmerná miera náhodných prerušení spojenia prevádzkovateľom spôsobuje zhoršenie výkonnosti siete, čo môže potenciálne predstavovať riziko v oblasti bezpečnosti letectva z dôvodu zvýšenia pracovného zaťaženia pilotov a riadiacich letovej prevádzky a z dôvodu vzniku nejasností, ktoré vedú k strate prehľadu o situácii.
- (4) EASA vo svojej správe z vyšetrovania dospela k záveru, že prijateľná úroveň výkonu dátového spojenia sa môže dosiahnuť len zavedením viacfrekvenčnej infraštruktúry, ktorá sa musí optimalizovať aj na predchádzanie interferencii rádiových frekvencií. Odporučila zriadenie a vykonávanie plánu opatrení na ďalšie prešetrenie zistených technických problémov a overenie potrebných technických riešení. Tieto opatrenia si však vyžadujú čas, a preto EASA odporučila, aby sa prehodnotil dátum uplatňovania nariadenia (ES) č. 29/2009 a časového harmonogramu uvedeného nariadenia. EASA tiež odporučila, aby vykonávanie plánu opatrení prednostne uskutočňoval riadiaci orgán pre zavádzanie uvedený vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 409/2013 ⁽⁴⁾.
- (5) Okrem toho s cieľom riešiť konkrétne letecké bezpečnostné aspekty prevádzky DLS podľa nariadenia (ES) č. 29/2009 vydala EASA 23. mája 2014 informačný bulletin o bezpečnosti č. 2014-14, v ktorom odporúča, aby prevádzkovatelia prešli z dátovej komunikácie na hlasovú, ak sa stretnú s vysokým výskytom prerušení spojenia prevádzkovateľom.
- (6) V súlade s odporúčaniami EASA Komisia poverila spoločný podnik SESAR (ďalej len „SPS“), aby vypracoval pracovný plán na ďalšie vyšetrovanie zistených problémov a na vykonávanie osobitných opatrení, ktoré EASA

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 29/2009 zo 16. januára 2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na služby dátového spojenia pre spoločný európsky vzdušný priestor (Ú. v. EÚ L 13, 17.1.2009, s. 3).

⁽³⁾ Európska agentúra pre bezpečnosť letectva, správa Technické problémy pri vykonávaní nariadenia (ES) č. 29/2009, verzia 1.1, 23.4.2014, odkaz na dokument 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.

⁽⁴⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 409/2013 z 3. mája 2013 o vymedzení spoločných projektov, vytvorení riadiacej štruktúry a určení stimulov na podporu vykonávania európskeho riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 123, 4.5.2013, s. 1).

odporúča. Pracovný plán, ktorý predložil SPS, zahŕňa dve fázy štúdií a nápravných opatrení, ktoré pokladá za potrebné vzhľadom na konkrétne problémy týkajúce sa pozemnej infraštruktúry dátového spojenia a na zistenie a schválenie technických vzdušných riešení. Predbežné výsledky a nápravné opatrenia sa očakávajú v roku 2016, zatiaľ čo ďalšie schválenie si môže vyžadovať ďalšie dva roky.

- (7) Preto najmä vzhľadom na pozorované technické problémy a nedostatky vo výkone zavedenej infraštruktúry DLS, ktoré už viedli k prijatiu určitých zmierňujúcich opatrení, a ich potenciálny vplyv na bezpečnosť letectva a vzhľadom na to, že dokončenie nevyhnutných štúdií a opatrení na ich identifikáciu a nápravu sa očakáva počas roka 2018, by sa mal dátum uplatňovania nariadenia (ES) č. 29/2009 odložiť.
- (8) Z rovnakých dôvodov uvedených v odôvodnení 7 a s cieľom zachovať súlad s požiadavkami stanovenými v nariadení (ES) č. 29/2009 by sa mali niektoré iné časové lehoty stanovené v uvedenom nariadení tiež zmeniť.
- (9) S cieľom zabezpečiť a prevádzkovať služby dátového spojenia na základe požadovanej overenej kapacity pozemných DLS by sa mali dátumy uplatňovania požiadaviek, ktoré sa týkajú pozemného vybavenia pre vzdušný priestor vymedzený v častiach A a B prílohy I k nariadeniu (ES) č. 29/2009, zmeniť tak, aby sa zabezpečilo, že pozemná infraštruktúra bude k dispozícii 24 mesiacov pred dátumom uplatňovania požiadaviek týkajúcich sa vzdušného priestoru. Členským štátom zodpovedným za vzdušný priestor vymedzený v časti B uvedenej prílohy už však bolo poskytnuté dlhšie obdobie na zavedenie požadovanej pozemnej infraštruktúry DLS. Pokiaľ ide o dátumy uplatňovania, už preto nie je opodstatnené rozlišovať vzdušný priestor vymedzený v častiach A a B uvedenej prílohy.
- (10) Okrem toho dátum, do ktorého musia prevádzkovatelia zabezpečiť, aby boli príslušné lietadlá spôsobilé prevádzkovať DLS v súlade s prílohou II k nariadeniu (ES) č. 29/2009, by sa mal upraviť tak, aby zodpovedal zmenenému dátumu uplatňovania uvedeného nariadenia. Ďalej pokiaľ ide o túto požiadavku týkajúcu sa kapacity prevádzkovať DLS, už nie je opodstatnené rozlišovať lietadlá na základe dátumu ich individuálnych osvedčení o letovej spôsobilosti. Avšak výnimky z tejto požiadavky pre určité kategórie lietadiel, ako aj osobitné pravidlo týkajúce sa nového štátneho lietadla dopravného typu by sa mali zachovať a príslušné dátumy by sa mali prispôbiť zodpovedajúcim spôsobom tak, aby sa zachoval praktický účinok týchto pravidiel. Súčasné lehoty by sa mali ponechať, len pokiaľ ide o výnimku týkajúcu sa lietadiel s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 1. januárom 2014 a vybavených zariadením pre dátové spojenie, ktoré získalo osvedčenie na základe jedného z príslušných dokumentov Eurocae, aspoň kým neexistujú jasné a presvedčivé údaje odôvodňujúce úpravu týchto lehôt.
- (11) Opatrenia stanovené v tomto nariadení, najmä zmena dátumu uplatňovania nariadenia (ES) č. 29/2009, podliehajú potrebe primerane riešiť všetky otázky týkajúce sa bezpečnosti letectva, ktoré môžu vzniknúť v tejto súvislosti, bez toho, aby boli dotknuté existujúce možnosti v kontexte odplát za letecké navigačné služby uvedené v článku 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 391/2013 ⁽¹⁾ alebo pridelenia prevádzkových intervalov manažmentu toku letovej prevádzky (ATFM) v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 255/2010 ⁽²⁾ s cieľom zohľadniť skutočnosť, že niektorí prevádzkovatelia už možno vybavili alebo na dobrovoľnom základe vybavili svoje lietadlá schopnosťou prevádzkovať DLS pred dátumom uplatňovania nariadenia a že niektorí poskytovatelia letových prevádzkových služieb už zaviedli pozemnú infraštruktúru DLS.
12. Podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 441/2014 ⁽³⁾ sa má Chorvátsky vzdušný priestor doplniť do vzdušného priestoru, v ktorom sa uplatňuje nariadenie (ES) č. 29/2009. Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 441/2014 sa však uplatňuje až od 5. februára 2016. Vzhľadom na súčasné zmeny nariadenia (ES) č. 29/2009 by sa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 441/2014 malo v záujme jasnosti zrušiť a zmeny prijaté uvedeným nariadením by sa mali začleniť do tohto nariadenia.
13. Nariadenie (ES) č. 29/2009 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
14. Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo zriadeného článkom 5 nariadenia Európskeho nariadenia a Rady (ES) č. 549/2004 ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013, s. 31).

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 255/2010 z 25. marca 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá manažmentu toku letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 80, 26.3.2010, s. 10).

⁽³⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 441/2014 z 30. apríla 2014, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 29/2009, ktorým sa ustanovujú požiadavky na služby dátového spojenia pre spoločný európsky vzdušný priestor (Ú. v. EÚ L 130, 1.5.2014, s. 37).

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 29/2009 sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky lety prevádzkované v rámci všeobecnej letovej prevádzky v súlade s pravidlami pre lety riadené pomocou prístrojov v rámci vzdušného priestoru nad FL 285 definovaného v prílohe I častiach A a B.“

2. V článku 3 sa odseky 2, 3, 4 a 5 nahrádzajú takto:

„2. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 3, prevádzkovatelia zabezpečia, aby lietadlá prevádzkujúce lety uvedené v článku 1 ods. 3 boli spôsobilé prevádzkovať služby dátového spojenia definované v prílohe II od 5. februára 2020.

3. Odsek 2 sa neuplatňuje na:

- a) lietadlá s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 1. januárom 2014 a vybavené zariadením pre dátové spojenie, ktoré získalo osvedčenie na základe požiadaviek jedného z dokumentov Eurocae, ktoré sú uvedené v prílohe III bode 10;
- b) lietadlá s individuálnym osvedčením o letovej spôsobilosti prvýkrát vydaným pred 31. decembrom 2003, ktorých prevádzka vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 3 sa skončí pred 31. decembrom 2022;
- c) štátne lietadlá;
- d) lietadlá, ktoré lietajú vo vzdušnom priestore uvedenom v článku 1 ods. 3, určené na účely testovania, doručovania alebo údržby alebo s komponentmi dátového spojenia, ktoré sú dočasne nefunkčné podľa podmienok špecifikovaných v platnom zozname minimálneho vybavenia, ktoré sa vyžaduje na základe bodu 1 prílohy III a na základe nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích pravidiel.

4. Členské štáty, ktoré sa rozhodnú vybaviť svoje nové štátne lietadlá dopravného typu uvedené do prevádzky po 1. januári 2019 kapacitou pre dátové spojenie na základe štandardov, ktoré nie sú špecifické pre vojenské prevádzkové požiadavky, zabezpečia, aby tieto lietadlá boli schopné prevádzkovať služby dátového spojenia definované v prílohe II.“

3. V článku 15 druhom odseku sa slová „7. februára 2013“ nahrádzajú slovami „5. februára 2018“.

4. V časti B prílohy I sa za oblasť „— Warszawa FIR,“ vkladá oblasť: „— Zagreb FIR,“.

Článok 2

Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 441/2014 sa zrušuje.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 26. februára 2015

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER