

Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

► **B** **EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 551/2004**
2004 m. kovo 10 d.
dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo
(oro erdvės reglamentas)
(tekstas svarbus EEE)
(OL L 96, 2004 3 31, p. 20)

iš dalies keičiamas:

Oficialusis leidinys

	Nr.	puslapis	data
► <u>M1</u> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1070/2009 2009 m. spalio 21 d.	L 300	34	2009 11 14



**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB)
Nr. 551/2004**

2004 m. kovo 10 d.

**dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo
(oro erdvės reglamentas)
(tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽³⁾,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽⁴⁾, atsižvelgdami į 2003 m. gruodžio 11 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

kadangi:

- (1) Bendro Europos dangaus kūrimas reikalauja suderinto požiūrio reguliuojant oro erdvės organizavimą ir naudojimą.
- (2) Aukšto lygio grupės dėl bendro Europos dangaus 2000 m. lapkričio ataskaitoje nurodyta, kad oro erdvės suskirstymas, reguliavimas ir strateginis valdymas turėtų būti atliekamas Europos mastu.
- (3) 2001 m. lapkričio 30 d. Komisijos komunikatas dėl bendro Europos dangaus sukūrimo ragina įvykdyti struktūrinę reformą, kuri leistų sukurti bendrą Europos dangų palaipsniui vis labiau integruojant oro erdvės valdymą ir kuriant naujas oro eismo valdymo koncepcijas ir procedūras.
- (4) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004 (pagrindų reglamentas) ⁽⁵⁾ nustato bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą.
- (5) 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 straipsnyje Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad „kiekviena valstybė turi visas išimtinės suverenias teises į oro erdvę virš jos teritorijos“. Vadovaudamosi šiomis suverenėmis teisėmis Bendrijos valstybės narės pagal taikytinas tarptautines konvencijas naudojasi valdžios institucijos galiomis kontroliuoti oro eismą.
- (6) Oro erdvė sudaro bendrus visų kategorijų naudotojų išteklius, kuriuos jie visi turi lanksčiai naudoti, užtikrinant teisingumą bei skaidrumą ir kartu atsižvelgiant į valstybių narių saugumo bei

⁽¹⁾ OL C 103 E, 2002 4 30, p. 35.

⁽²⁾ OL C 241, 2002 10 7, p. 24.

⁽³⁾ OL C 278, 2002 11 14, p. 13.

⁽⁴⁾ 2002 m. rugsėjo 3 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 272 E, 2003 11 13, p. 316), 2003 m. kovo 18 d. Bendroji Tarybos pozicija (OL C 129 E, 2003 6 3, p. 11) ir 2003 m. liepos 3 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). 2004 m. sausio 29 d. Europos Parlamento įstatyminė rezoliucija ir 2004 m. vasario 2 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁵⁾ OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

▼B

gynybos poreikius ir tarptautinėse organizacijose priimtus jų išipareigojimus.

- (7) Efektyvus oro erdvės valdymas yra esminis aspektas didinant oro eismo paslaugų sistemos pajėgumą, optimaliai reaguojant į įvairius naudotojų poreikius ir siekiant didžiausio oro erdvės naudojimo lankstumo.
- (8) Eurokontrolės veikla patvirtina, kad maršrutų tinklas ir oro erdvės struktūra realiai negali būti plėtojama izoliacijos sąlygomis, nes kiekviena atskira valstybė narė yra Europos oro eismo valdymo tinklo (EOEVT) sudedamoji dalis, tiek Bendrijos viduje, tiek už jos ribų.
- (9) Palaipsniui turėtų būti sukurta vis labiau integruota veiklos sąlygas atitinkanti oro erdvė, skirta viršutinės oro erdvės maršrutais skrendančiam bendrajam oro transportui; atitinkamai turėtų būti nurodyta žemutinės ir viršutinės oro erdvės sąsaja.
- (10) Europos viršutinis skrydžių informacijos regionas (EVIR), apimantis viršutinę oro erdvę, už kurią atsakingos valstybės narės ir kuriai taikomas šis reglamentas, turėtų palengvinti bendrą planavimą ir oro navigacijos informacijos skelbimą siekiant išspręsti regioninių susigrūdimų problemą.
- (11) Oro erdvės naudotojams sudaromos iš esmės skirtingos galimybės naudotis Bendrijos oro erdve ir judėjimo laisvės joje sąlygomis. Taip yra dėl nesuderintos oro erdvės klasifikacijos.
- (12) Oro erdvės pertvarkymas turėtų būti pagrįstas veiklos vykdymo reikalavimais neatsižvelgiant į esamas ribas. Bendri vienodų funkcinių oro erdvės blokų sukūrimo bendro pobūdžio principai turėtų būti parengti konsultuojantis su Eurokontrolė ir remiantis jos techniniais patarimais.
- (13) Itin svarbu sukurti bendrą suderintą oro erdvės struktūrą, suskirstytą pagal maršrutus ir sektorius, dabartinį ir būsimą oro erdvės organizavimą grįsti bendrais principais ir suskirstyti bei valdyti oro erdvę laikantis suderintų taisyklių.
- (14) Lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcija turėtų būti efektyviai taikoma; būtina optimizuoti oro erdvės sektorių naudojimą, ypač bendrojo oro eismo suintensyvėjimo laikotarpiais ir intensyvaus eismo oro erdvėje, valstybėms narėms bendradarbiaujant tokių sektorių naudojimo karinėms operacijoms ir apmokymui srityje. Tuo tikslu būtina paskirti išteklius, kurių reikia efektyviam lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos įgyvendinimui, atsižvelgiant tiek į civilinius, tiek į karinius reikalavimus.
- (15) Valstybės narės turėtų dėti pastangas bendradarbiauti su kaimyninėmis valstybėmis narėmis, kad lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcija būtų taikoma kertant nacionalines sienas.
- (16) Civilinių ir karinių valdžios institucijų bendradarbiavimo organizavimo Bendrijoje skirtumai riboja vienodą ir savalaikį oro erdvės valdymą ir pakeitimų įgyvendinimą. Bendro Europos dangaus sukūrimo sėkmė priklauso nuo civilinių ir karinių institucijų veiksmingo bendradarbiavimo, nepažeidžiant valstybių narių prerogatyvų ir atsakomybės gynybos srityje.
- (17) Karinės operacijos ir parengimas turėtų būti apsaugomi kaskart, kai bendrų principų ir kriterijų taikymas pakenktų saugiam ir efektyviam jų vykdymui.
- (18) Turėtų būti nustatytos tinkamos oro eismo srautų valdymo efektyvumo didinimo priemonės, siekiant padėti esamiems eksploataciniams padaliniais, įskaitant Eurokontrolės centrinį srautų valdymo padalinį, užtikrinti veiksmingą skrydžių vykdymą.

▼B

- (19) Reikėtų apsvarstyti viršutinės oro erdvės koncepcijų taikymo išplėtimą žemutinei oro erdvei, atsižvelgiant į nustatytą tvarkaraštį ir atitinkamus tyrimus.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS
BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Tikslas ir paskirtis

1. Atsižvelgiant į pagrindų reglamento taikymo sritį, šis reglamentas yra taikomas bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimui ir naudojimui. Šio reglamento tikslas yra patvirtinti vis labiau integruotos oro erdvės koncepciją bendros transporto politikos kontekste ir nustatyti bendras suskirstymo, planavimo ir valdymo procedūras, užtikrinančias efektyvų ir saugų oro eismo valdymą.
2. Oro erdvės naudojimas sudaro sąlygas oro navigacijos paslaugų veiklai, kuri sudaro darnią ir nuoseklią visumą, pagal 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) ⁽¹⁾.
3. Nepažeidžiant 10 straipsnio, šis reglamentas taikomas ICAO EUR ir AFI regionų oro erdvėje, kurioje valstybės narės yra atsakingos už oro eismo paslaugų teikimą pagal paslaugų teikimo reglamentą. Valstybės narės taip pat gali taikyti šį reglamentą kitiems ICAO regionams priskiriamai oro erdvei, už kurią jos yra atsakingos, jeigu jos apie tai praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms.
4. Skrydžių informacijos regionai, esantys oro erdvėje, kuriai taikomas šis reglamentas, skelbiami *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

II SKYRIUS
ORO ERDVĖS ARCHITEKTŪRA

▼M1

3 straipsnis

Europos viršutinis skrydžių informacijos regionas (EVIR)

1. Bendrija ir jos valstybės narės siekia, kad būtų įsteigtas bendras ir ICAO pripažintas EVIR. Tuo tikslu Komisija pagal Sutarties 300 straipsnį ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 4 d. pateikia Tarybai rekomendaciją Bendrijos kompetencijai priklausančiais klausimais.
2. EVIR parengiamas taip, kad apimtų oro erdvę, už kurią pagal 1 straipsnio 3 dalį yra atsakingos valstybės narės; jis taip pat gali apimti Europos trečiųjų šalių oro erdvę.
3. EVIR įsteigimas nepažeidžia valstybių narių atsakomybės pagal paslaugų teikimo reglamento 8 straipsnio 1 dalį skirti oro erdvės, už kurią jos atsakingos, oro eismo paslaugų teikėjus.

⁽¹⁾ OL L 96, 2004 3 31., p. 10.

▼ **M1**

4. Valstybės narės išsaugo savo atsakomybę ICAO atžvilgiu ICAO jiems patikėtų viršutinių skrydžių informacijos regionų ir skrydžių informacijos regionų geografinėse ribose šio reglamento įsigaliojimo dieną.

*3a straipsnis***Elektroninė aviacijos informacija**

1. Nedarydama poveikio valstybių narių teisei skelbti aviacijos informaciją bei laikydamosi tokios informacijos skelbimo tvarkos, Komisija, bendradarbiaudama su Eurokontrole, užtikrina galimybę gauti aukštos kokybės suderintai pateikiamą elektroninę aviacijos informaciją, kuri atitiktų visų atitinkamų naudotojų poreikius duomenų kokybės ir naujumo požiūriu.

2. 1 dalies tikslu Komisija:

- a) Bendrijos mastu užtikrina aviacijos informacijos infrastruktūros – elektroninio integruoto informacijos teikimo portalo, kuriuo gali neribotai naudotis suinteresuotieji subjektai, kūrimą. Ta infrastruktūra leidžia naudotis reikiamų duomenų elementais (pvz., aviacijos informacija, oro eismo paslaugų pranešimų biuro (ARO) informacija, meteorologine informacija ir srautų valdymo informacija, bet vien jais neapsiribojant) ir teikti tokius elementus;
- b) kuo plačiau remia aviacijos informacijos teikimo modernizavimą ir derinimą, glaudžiai bendradarbiaudama su Eurokontrole ir ICAO.

3. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima išsamias šio straipsnio įgyvendinimo taisykles.

*4 straipsnis***Skrydžių taisyklės ir oro erdvės klasifikavimas**

Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima įgyvendinimo taisykles siekdama:

- a) priimti ICAO standartais ir rekomenduojama praktika pagrįstas atitinkamas nuostatas dėl skrydžių taisyklių;
- b) suderinti ICAO oro erdvės klasifikavimo taikymą, atitinkamai pritaikius, kad būtų užtikrintas nenutrūkstamas saugių ir efektyvių oro eismo paslaugų teikimas bendrame Europos danguje.

*6 straipsnis***Tinklo valdymas ir kūrimas**

1. Oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijomis sudaromos sąlygos optimaliai naudoti oro erdvę ir užtikrinti, kad oro erdvės naudotojai galėtų pasirinkti norimą trajektoriją, sudarant galimybę kuo veiksmingiau naudotis oro erdve ir oro navigacijos paslaugomis. Šios tinklo funkcijos skirtos iniciatyvoms nacionaliniu ir funkcinį oro erdvės blokų lygmenimis paremti ir yra vykdomos tokiu būdu, kuris leidžia atskirti reguliavimo ir veiklos užduotis.

2. Kad būtų pasiekti 1 dalyje nurodyti tikslai ir nepažeidžiant valstybių narių atsakomybės plėtojant nacionalinius maršrutus ir oro erdvės struktūras, Komisija užtikrina, kad būtų vykdomos šios funkcijos:

- a) Europos maršrutų tinklo kūrimas;
- b) nepakankamų aviacijos dažnių juostų, kurios naudojamos bendrajame oro eisme, išteklių, visų pirma radijo dažnių, koordinavimas, taip pat radiolokacinių atsakiklių kodų koordinavimas.

▼ M1

Pirmoje pastraipoje išvardytos funkcijos negali būti susijusios su privalomų bendro pobūdžio priemonių priėmimu arba politinės veiksmų laisvės naudojimu. Jos atsižvelgia į pasiūlymus, parengtus nacionaliniu ir funkcinį oro erdvės blokų lygmenimis. Jos vykdomos laikantis sutartų lankstaus oro erdvės naudojimo procedūrų, derinant jas su karinėmis institucijomis.

Komisija, pasikonsultavusi su Bendro dangaus komitetu ir laikydama 4 dalyje nurodytų įgyvendinimo taisyklių, gali patikėti Eurokontrolei arba kitai kompetentingai nešališkai įstaigai užduotis, reikalingas pirmoje pastraipoje išvardytoms funkcijoms vykdyti. Šios užduotys vykdomos nešališkai ir ekonomiškai efektyviai valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų vardu. Jų vykdymas yra atitinkamai administruojamas, pripažįstant atskiras atskaitomybes už paslaugų teikimą ir už reguliavimą, atsižvelgiant į viso OEV tinklo poreikius ir visiškai dalyvaujant oro erdvės naudotojams ir oro navigacijos paslaugų teikėjams.

3. Komisija, tinkamai pasikonsultavusi su suinteresuotaisiais pramonės subjektais, gali papildyti 2 dalyje pateiktą funkcijų sąrašą. Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

4. Išsamios šiame straipsnyje nurodytų priemonių įgyvendinimo taisyklės, išskyrus nurodytąsias 6–9 dalyse, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą. Tose įgyvendinimo taisyklėse visų pirma numatoma:

- a) procesų ir procedūrų koordinavimas ir derinimas siekiant padidinti dažnio valdymo efektyvumą aviacijos srityje, įskaitant principų ir kriterijų nustatymą;
- b) centrinė funkcija koordinuoti ankstyvą Europos bendram oro eismui naudojamų dažnio juostų poreikių identifikavimą ir problemų sprendimą siekiant paremti Europos aviacijos tinklo kūrimą ir veikimą;
- c) papildomos tinklo funkcijos, kaip apibrėžta pagrindiniame OEV plane;
- d) valstybių narių, oro navigacijos paslaugų teikėjų bendro sprendimų priėmimo proceso išsamios sąlygos bei tinklo valdymo funkcija, skirta 2 dalyje nurodytoms užduotims vykdyti;
- e) atitinkamų suinteresuotųjų subjektų konsultavimosi sąlygos sprendimų priėmimo procese nacionaliniu ir Europos lygmenimis; ir
- f) radijo spektre, kuri Tarptautinė telekomunikacijų sąjunga priskyrė bendram oro eismui, užduočių ir atsakomybės pasidalinimas tarp tinklo valdymo funkcijos ir nacionalinių dažnio valdytojų, užtikrinant, kad nacionalinio dažnio valdymo funkcijos toliau vykdytų tas dažnių užduotis, kurios neturi poveikio tinklui. Tais atvejais, kai tinklui daromas poveikis, nacionaliniai dažnio valdytojai bendradarbiauja su už tinklo valdymo funkciją atsakingais asmenimis siekdami optimizuoti dažnių panaudojimą.

5. Kiti nei nurodytieji 2 dalyje oro erdvės planavimo aspektai sprendžiami nacionaliniu arba funkcinį oro erdvės blokų lygmenimis. Šiame planavimo procese atsižvelgiama į eismo paklausą bei sudėtingumą, nacionalinių arba funkcinį oro erdvės blokų veiklos rezultatų planus ir konsultuojamasi su atitinkamais oro erdvės naudotojais arba atitinkamomis grupėmis, atstovaujančiomis oro erdvės naudotojams, ir karinėmis institucijomis, jei prireiktų.

6. Valstybės narės patiki Eurokontrolei arba kitai nešališkai kompetentingai įstaigai valdyti oro eismo srautą, taikant atitinkamą priežiūros sistemą.

7. Oro eismo srautų valdymo įgyvendinimo taisyklės, įskaitant reikalingą priežiūros sistemą, rengiamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą ir tvirtinamos

▼M1

pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, siekiant optimizuoti turimus pajėgumus naudojant oro erdvę ir patobulinti oro eismo srauto valdymo procesus. Šios taisyklės grindžiamos skaidrumo ir veiksmingumo principu, užtikrinant, kad pajėgumai suteikiami lanksčiai ir laiku pagal ICAO Europos regiono regioniniame oro navigacijos plane pateiktas rekomendacijas.

8. Oro eismo srautų valdymo įgyvendinimo taisyklės padeda oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro uostų vadovybei ir oro erdvės naudotojams priimant veiklos sprendimus, apima šias sritis:

- a) skrydžių planavimą;
- b) laisvų oro erdvės pajėgumų panaudojimą visais skrydžio etapais, įskaitant oro uosto laiko tarpinių skyrimą; ir
- c) bendro oro eismo maršrutų naudojimą, įskaitant
 - bendro pranešimo kūrimą maršrutų nustatymo ir eismo orientavimo tikslais,
 - bendro oro eismo nukreipimo iš grūsties vietų galimybes, ir
 - pirmenybės taisyklės, susijusias su galimybėmis naudotis oro erdve bendram oro eismui, ypač grūsties ir krizių laikotarpiais.

9. Rengdama ir priimdama įgyvendinimo taisyklės, Komisija, nepažeisdama saugos reikalavimų, atitinkamai atsižvelgia į skrydžių planų ir oro uostų laiko tarpinių suderinamumą bei būtina gretimų regionų tarpusavio koordinavimą.

▼B

III SKYRIUS

BENDRO EUROPOS DANGAUS ORO ERDVĖS LANKSTUS NAUDOJIMAS*7 straipsnis***Lankstus oro erdvės naudojimas**

1. Atsižvelgdamos į jų kompetencijai priklausančius karinius aspektus, valstybės narės užtikrina vienodą ICAO apibrėžtos ir Eurokontrolės išplėtos lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymą bendrame Europos danguje, siekdamos palengvinti oro erdvės ir oro eismo valdymą laikantis bendros transporto politikos.

2. Bendros transporto politikos kontekste valstybės narės kasmet teikia Komisijai ataskaitas apie lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymą oro erdvei, už kurią jos yra atsakingos.

3. Jei, pirmiausia valstybėms narėms pateikus ataskaitas, tampa būtina sustiprinti ir suderinti lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymą bendrame Europos danguje, pagrindų reglamento 8 straipsnyje nustatyta tvarka patvirtinamos bendros transporto politikos įgyvendinimo taisyklės.

*8 straipsnis***Laikinas netaikymas**

1. Tais atvejais, kai dėl 7 straipsnio taikymo kyla pastebimų veiklos vykdymo sunkumų, valstybės narės gali laikinai nutraukti tokį taikymą su sąlyga, kad jos nedelsdamos apie tai praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms.

2. Nustačius laikiną taikymo nutraukimą, pagrindų reglamento 8 straipsnyje nustatyta tvarka gali būti parengtos pagal 7 straipsnio

▼B

3 dalį patvirtintų taisyklių pritaikomosios pataisos, taikomos oro erdvei, už kurią atsakinga (-os) atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės).

▼M1**▼B**

IV SKYRIUS
BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

10 straipsnis

Persvarstymas

Atlikdama periodinį nagrinėjimą, numatytą pagrindų reglamento 12 straipsnio 2 dalyje, Komisija užbaigia būsimo 3, 5 ir 6 straipsnyje nurodytų koncepcijų taikymo žemutinei oro erdvei numatomų sąlygų tyrimą.

Remdamasi šio tyrimo išvadomis ir atsižvelgdama į padarytą pažangą, Komisija ne vėliau kaip iki 2006 m. gruodžio 31 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, su kuria prireikus pateikiamas pasiūlymas dėl šių koncepcijų taikymo išplėtimo žemutinei oro erdvei, arba numato kitas priemones, kurių reikia imtis. Tuo atveju, jei būtų numatomas toks išplėtimas, atitinkamus sprendimus reikėtų priimti iki 2009 m. gruodžio 31 d.

11 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.