DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2017/386 DER KOMMISSION

vom 6. März 2017

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Kommission zur Festlegung der Anforderungen an die Leistung und die Interoperabilität der Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (im Folgenden die „Interoperabilitäts-Verordnung") ([1]), insbesondere Artikel 3 Absatz 5,

nach Anhörung des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Kommission ([2]) enthält Anforderungen an die Systeme, die zur Bereitstellung von Überwachungsdaten beitragen, ihre Komponenten und zugehörige Verfahren, um die Harmonisierung der Leistung, die Interoperabilität und die Effizienz dieser Systeme innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes zu gewährleisten sowie zu Zwecken der zivil-militärischen Koordinierung.

(2) Um in der Lage zu sein, Luftfahrzeuge mit neuen oder umgerüsteten Fähigkeiten auszurüsten, benötigen die Betreiber die erforderlichen Ausrüstungsspezifikationen innerhalb der in Artikel 5 Absätze 4 und 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 festgelegten Fristen. Die einschlägigen Zulassungsspezifikationen, die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur") erstellt wurden, sind jedoch zu einem gewissen Grad nicht mit den Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 konsistent und sollten an diesen Anforderungen ausgerichtet und mit ihnen in Übereinstimmung gebracht werden. Daher sind nicht alle Betreiber in der Lage gewesen, ihre neuen Luftfahrzeuge bis zum 8. Juni 2016 mit den neuen Funktionen ADS-B Out und Mode S Enhanced auszurüsten.

(3) Zudem haben Beteiligte mitgeteilt, dass bordseitige Komponenten der Überwachungssysteme, mit denen Luftfahrzeuge derzeit ausgerüstet sind, nicht immer in Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 stehen. Dies gilt insbesondere für bereits eingeführte Mode S Elementary Transponder, die anscheinend nicht dem neuesten Standard (ED-73E) gemäß den einschlägigen Zulassungsspezifikationen der Agentur entsprechen. Die nichtkonformen Mode S Elementary Transponder müssen durch Umrüstung in Übereinstimmung gebracht werden. In Anbetracht der Verpflichtung, die Luftfahrzeuge auch mit den Funktionen ADS-B und Mode S Enhanced auszurüsten, sollte für die bordseitigen Komponenten aus Gründen der Kosteneffizienz nur eine einzige Umrüstung erforderlich sein, um sie mit den drei Funktionen auszustatten.

(4) Daher sollten die Zeitpunkte, ab denen die Betreiber die einschlägigen Interoperabilitätsanforderungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 einzuhalten haben, geändert werden, um ihnen eine ausreichende zusätzliche Frist einzuräumen. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verzögerungen bei der Zertifizierung und der Verfügbarkeit der erforderlichen Ausrüstung, die die reibungslose Nachrüstung der bestehenden Flotte beeinträchtigen, ist es nicht länger angezeigt, in dieser Hinsicht eine Unterscheidung zwischen Luftfahrzeugen aufgrund des Datums ihres jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisses zu treffen.

(5) Zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen zum Schutz des Spektrums nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Flugsicherungsorganisationen über die erforderlichen Messinstrumente und Nachweisverfahren verfügen, um die Erzeugung funktechnischer Störungen durch bodengestützte Überwachungssysteme zu verhindern. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass diese Nachweisverfahren und Instrumente nicht ohne Weiteres verfügbar sind und die Zeitpunkte, ab denen die Betreiber die einschlägigen Interoperabilitätsanforderung einhalten müssen, nun geändert werden, sollten auch die Zeitpunkte, ab denen die Mitgliedstaaten die betreffenden Anforderungen an den Schutz des Spektrums der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 einhalten müssen, geändert werden, damit den Mitgliedstaaten genügend Zeit eingeräumt wird, ihren Verpflichtungen nachzukommen.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.
([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Kommission vom 22. November 2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Leistung und die Interoperabilität der Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 35).

(6) Aus Gründen der Konsistenz sollten für die Betreiber von Staatsluftfahrzeugen ähnliche Verlängerungen der Durchführungsfristen gelten wie für andere Luftfahrzeugbetreiber. Die Zeitpunkte, zu denen die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben, dass Staatsluftfahrzeuge die einschlägigen Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 erfüllen, sollten daher ebenfalls geändert werden. Die Fristen für die Ausnahmen für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen in der genannten Durchführungsverordnung sollten ebenfalls angepasst werden, damit die praktischen Auswirkungen dieser Bestimmungen erhalten bleiben, und die Bezugnahmen in Anhang II der Durchführungsverordnung sollten aktualisiert werden.

(7) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird gestrichen;

b) Absätze 5, 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

„(5) Die Betreiber stellen sicher, dass spätestens ab dem 7. Juni 2020

a) Luftfahrzeuge, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge durchführen, mit SSR-Transpondern ausgerüstet sind, die über die in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten verfügen;

b) Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge durchführen, mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die zusätzlich zu den in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten über die in Teil B dieses Anhangs festgelegten Fähigkeiten verfügen;

c) Starrflügel-Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge durchführen, mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die zusätzlich zu den in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten über die in Teil C dieses Anhangs festgelegten Fähigkeiten verfügen.

(6) Die Betreiber stellen sicher, dass Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die gemäß Absatz 5 ausgerüstet sind, mit Antennendiversität operieren, wie in Absatz 3.1.2.10.4 von Anhang 10 des Chicagoer Abkommens, Band IV vierte Ausgabe, einschließlich aller Änderungen bis Nr. 85, beschrieben.

(7) Die Mitgliedstaaten können gemäß Absatz 5 Buchstabe b Ausrüstungsvorschriften für alle Luftfahrzeuge erlassen, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge in Bereichen durchführen, in denen Flugsicherungsorganisationen Überwachungsdienste unter Verwendung der in Anhang II Teil B aufgeführten Überwachungsdaten erbringen.“;

(2) in Artikel 6 Absätze 1 und 3 wird das Datum „5. Februar 2015“ durch „2. Januar 2020“ ersetzt;

(3) Artikel 8 Absätze 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Staatsluftfahrzeuge, die gemäß Artikel 2 Absatz 2 eingesetzt werden, spätestens ab dem 7. Juni 2020 über SSR-Transponder mit der in Anhang II Teil A angegebenen Kapazität verfügen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Transport-Staatsluftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die gemäß Artikel 2 Absatz 2 eingesetzt werden, spätestens ab dem 7. Juni 2020 mit SSR-Transpondern ausgerüstet werden, die zusätzlich zu den in Anhang II Teil A festgelegten Fähigkeiten über die in Teil B und Teil C dieses Anhangs festgelegten Fähigkeiten verfügen.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens bis zum 1. Januar 2019 die Liste der Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit SSR-Transpondern, die den Anforderungen von Anhang II Teil A entsprechen, ausgerüstet werden können, und geben die Gründe dafür an.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens bis zum 1. Januar 2019 die Liste der Transport-Staatsluftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, die nicht mit SSR-Transpondern, die den Anforderungen von Anhang II Teil B und Teil C entsprechen, ausgerüstet werden können, und geben die Gründe dafür an.

Zur Begründung der Nicht-Ausrüstung ist eines der folgenden Elemente anzugeben:

a) zwingende technische Gründe;

b) das betreffende gemäß Artikel 2 Absatz 2 eingesetzte Staatsluftfahrzeug wird bis zum 1. Januar 2024 außer Dienst gestellt;

c) Beschaffungsbeschränkungen.“;

(4) Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Datum „8. Juni 2016“ durch das Datum „7. Juni 2020“ ersetzt;

b) in Absatz 3 wird das Datum „1. Juli 2017“ durch das Datum „1. Januar 2019“ ersetzt;

(5) Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift von Teil A erhält folgende Fassung:

„Teil A: Fähigkeiten des SSR-Transponders gemäß Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe a, Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 8 Absätze 1 und 3“;

b) die Überschrift von Teil B erhält folgende Fassung:

„Teil B: Fähigkeiten des SSR-Transponders gemäß Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe b und Absatz 7, Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 8 Absätze 2 und 3“;

c) die Überschrift von Teil C erhält folgende Fassung:

„Teil C: Zusätzliche Überwachungsdaten-Fähigkeit des SSR-Transponders gemäß Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe c, Artikel 7 Absatz 2, Artikel 8 Absätze 2 und 3 und Artikel 14 Absatz 1“.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 6. März 2017

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER