# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/310

## af 26. februar 2015

## om ændring af forordning (EF) nr. 29/2009 om fastlæggelse af krav til datalink-tjenester i det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 441/2014

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet (»interoperabilitetsforordningen«) ([1]), særlig artikel 3, stk. 1 og 5, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 29/2009 ([2]) fastlægges krav til en samordnet indførelse af datalink-tjenester på grundlag af luft-jord punkt-til-punkt datakommunikation.

(2) Luftfartstjenesteudøvere og operatører har rapporteret om tekniske problemer i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 29/2009, navnlig afbrydelser, såkaldte »provider aborts« (»PA«), af eksisterende luft-jord datakommunikation til at operere datalink-tjenester (»DLS«), som fører til en overskridelse af de acceptable præstationsniveauer. Derfor har visse luftfartstjenesteudøvere allerede truffet afbødende foranstaltninger, der består i at begrænse DLS-operationer til luftfartøjer, der er udstyret med specifik luftfartselektronik, gennem såkaldte »hvidlister« for at afhjælpe potentielle flyvesikkerhedsmæssige konsekvenser af disse PA for DLS-operationen.

(3) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (»EASA«) foretog på anmodning af Kommissionen en undersøgelse ([3]) med henblik på at udpege årsagen eller årsagerne til de pågældende tekniske problemer og anbefale foranstaltninger til afhjælpning heraf. Undersøgelsen viste, at de tilfældige PA ikke kunne tilskrives en enkelt, forudsigelige årsag, men snarere en kombination af faktorer i forbindelse med radiofrekvensmiljøet og den nuværende gennemførelse af datalink-infrastrukturen som et enkeltfrekvensnetværk. Det blev konstateret, at disse alt for hyppige PA udgør en forringelse af netværkets præstation, der potentielt kan udgøre flyvesikkerhedsrisici, ved at piloternes og flyveledernes arbejdsbyrde øges, og der skabes forvirring, hvorved situationsbevidstheden forringes.

(4) EASA konkluderede i sin undersøgelsesrapport, at det kun er muligt at opnå acceptable præstationsniveauer for datalink ved at etablere en multifrekvensinfrastruktur, som også skal optimeres i forhold til forebyggelse af radiofrekvensforstyrrelser. EASA anbefalede, at der udarbejdes og gennemføres en handlingsplan for yderligere at undersøge de konstaterede tekniske problemer og validere de nødvendige tekniske løsninger. Disse foranstaltninger tager imidlertid tid, og EASA anbefalede derfor, at anvendelsesdatoen for forordning (EF) nr. 29/2009 og tidsfristerne i nævnte forordning genovervejes. EASA anbefalede også, at gennemførelsen af handlingsplanen så vidt muligt udføres af implementeringsforvalteren, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 409/2013 ([4]).

(5) Desuden offentliggjorde EASA, specifikt med henblik på at tackle det flyvesikkerhedsmæssige aspekt af DLS-operationer i henhold til forordning (EF) nr. 29/2009, den 23. maj 2014 Safety Information Bulletin nr. 2014-14, hvori det anbefales, at operatører går fra data til tale, når de oplever en stor mængde PA.

(6) I tråd med EASA's henstillinger pålagde Kommissionen SESAR-fællesforetagendet at udarbejde en arbejdsplan for yderligere undersøgelse af de konstaterede problemer og gennemføre de specifikke foranstaltninger, som EASA

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.
([2]) Kommissionens forordning (EF) nr. 29/2009 af 16. januar 2009 om fastlæggelse af krav til datalink-tjenester i det fælles europæiske luftrum (EUT L 13 af 17.1.2009, s. 3).
([3]) Rapport fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, »Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009«, version 1.1, 23.4.2014, dokumentreference 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.
([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 409/2013 af 3. maj 2013 om definition af fælles projekter, etablering af en ledelsesordning og afdækning af incitamenter til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen (EUT L 123 af 4.5.2013, s. 1).

anbefalede. Den arbejdsplan, som SESAR-fællesforetagendet har fremlagt, indebærer to faser af undersøgelser og afhjælpende foranstaltninger, der anses for nødvendige navnlig i forbindelse med problemerne med den jordbaserede datalink-infrastruktur og udarbejdelsen og valideringen af tekniske luftbårne løsninger. De foreløbige resultater og afhjælpende foranstaltninger forventes at foreligge i 2016, mens det kan være nødvendigt med to år mere for yderligere validering.

(7) Anvendelsesdatoen for forordning (EF) nr. 29/2009 bør derfor udskydes, især på grund af de konstaterede tekniske vanskeligheder og mangler ved den anvendte DLS-infrastrukturs præstation, hvilket allerede har ført til vedtagelsen af visse afbødende foranstaltninger, samt deres potentielle konsekvenser for luftfartssikkerheden, og eftersom de nødvendige undersøgelser og foranstaltninger med henblik på at påvise og afhjælpe problemerne forventes at være afsluttet i løbet af 2018.

(8) Af samme årsager som nævnt i betragtning 7 og for at sikre sammenhængen mellem kravene i forordning (EF) nr. 29/2009 bør visse andre tidsfrister i nævnte forordning også ændres.

(9) For at kunne udøve og operere DLS, der bygger på den krævede validerede jordbaserede DLS-kapacitet, bør datoerne ændres for anvendelsen af kravene i forbindelse med udstyret på jorden for det luftrum, der er defineret i del A og del B i bilag I til forordning (EF) nr. 29/2009, for at sikre, at den jordbaserede infrastruktur er til rådighed 24 måneder før anvendelsesdatoen for kravene i forbindelse med den luftbårne side. Medlemsstater med ansvar for det luftrum, der er defineret i del B i samme bilag, har dog allerede fået en længere frist til at gennemføre den påkrævede jordbaserede DLS-infrastruktur. Derfor er det ikke længere berettiget at skelne mellem luftrum, der er defineret i del A og B i dette bilag, for så vidt angår anvendelsesdatoerne.

(10) Datoen, inden for hvilken operatørerne har pligt til at sikre, at det pågældende luftfartøj har kapacitet til at operere DLS i overensstemmelse med bilag II til forordning (EF) nr. 29/2009, bør desuden tilpasses, således at den svarer til den ændrede anvendelsesdato for denne forordning. For så vidt angår dette krav om kapacitet til at operere DLS, er det heller ikke længere berettiget at skelne mellem luftfartøjer på baggrund af datoen for deres individuelle luftdygtighedsbevis. Undtagelserne fra dette krav for visse kategorier af luftfartøjer såvel som den specifikke regel vedrørende nye statsluftfartøjer af transporttypen bør imidlertid bevares, og de relevante datoer bør tilpasses i overensstemmelse hermed for at bevare de pågældende bestemmelsers virkning i praksis. De nuværende datoer bør kun bibeholdes for undtagelsen vedrørende luftfartøjer med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang før den 1. januar 2014 og udstyret med datalink-kapacitet, som er certificeret efter et af de relevante Eurocae-dokumenter, i hvert fald indtil videre i mangel af klare og overbevisende oplysninger, der begrunder en tilpasning.

(11) Foranstaltningerne i denne forordning, navnlig ændringen af anvendelsesdatoen for forordning (EF) nr. 29/2009, berører hverken de eksisterende muligheder i forbindelse med moduleringen af luftfartsafgifterne efter artikel 16 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 ([1]) eller tildeling af ATFM-slots i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 255/2010 ([2]), medmindre dette bliver nødvendigt for at tage tilstrækkelig højde for eventuelle flyvesikkerhedsproblemer, der måtte opstå i denne forbindelse, for at tage hensyn til den omstændighed, at visse operatører allerede har forsynet eller på frivillig basis vil udstyre deres luftfartøjer med kapacitet til at operere DLS inden den ændrede forordnings anvendelsesdato, og at visse lufttrafiktjenesteudøvere allerede har gennemført en jordbaseret DLS-infrastruktur.

(12) I henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 441/2014 ([3]) skal det kroatiske luftrum føjes til det luftrum, hvori forordning (EF) nr. 29/2009 finder anvendelse. Gennemførelsesforordning (EU) nr. 441/2014 finder imidlertid først anvendelse fra den 5. februar 2016. I betragtning af den aktuelle ændring af forordning (EF) nr. 29/2009 bør gennemførelsesforordning (EU) nr. 441/2014 af klarhedshensyn ophæves, og ændringen ved den pågældende forordning bør indsættes i nærværende forordning.

(13) Forordning (EF) nr. 29/2009 bør derfor ændres.

(14) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum, der er nedsat ved artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 ([4]) —

([1]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester (EUT L 128 af 9.5.2013, s. 31).

([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 255/2010 af 25. marts 2010 om fastlæggelse af fælles regler for lufttrafikregulering (ATFM) (EUT L 80 af 26.3.2010, s. 10).

([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 441/2014 af 30. april 2014 om ændring af forordning (EF) nr. 29/2009 om fastlæggelse af krav til datalink-tjenester i det fælles europæiske luftrum (EUT L 130 af 1.5.2014, s. 37).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

I forordning (EF) nr. 29/2009 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 3, affattes således:

»3. Denne forordning finder anvendelse på alle flyvninger, der gennemføres som almen lufttrafik i overensstemmelse med instrumentflyveregler inden for luftrummet over flyveniveau 285 som defineret i del A og B i bilag I.«

2) Artikel 3, stk. 2, 3, 4 og 5, affattes således:

»2. Operatørerne sikrer, at luftfartøjer, som gennemfører de i artikel 1, stk. 3, nævnte flyvninger, er i stand til at operere de datalink-tjenester, som defineres i bilag II senest fra den 5. februar 2020, jf. dog stk. 3.

3. Stk. 2 finder ikke anvendelse på:

a) luftfartøjer med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang før den 1. januar 2014 og udstyret med datalink-kapacitet, som er certificeret efter kravene i et af Eurocae-dokumenterne som specificeret i punkt 10 i bilag III

b) luftfartøjer med et individuelt luftdygtighedsbevis, der er udstedt for første gang før den 31. december 2003, og som vil indstille deres operationer i det i artikel 1, stk. 3, omhandlede luftrum inden den 31. december 2022

c) statsluftfartøjer

d) luftfartøjer, som flyver i det i artikel 1, stk. 3, nævnte luftrum med henblik på afprøvning, levering eller vedligeholdelse, eller som er udstyret med datalink-komponenter, der midlertidigt er ude af drift, på betingelser, som fastlægges i den gældende minimumsudstyrsliste, der kræves ifølge punkt 1 i bilag III og forordning (EF) nr. 216/2008 samt dennes gennemførelsesbestemmelser.

4. Medlemsstater, der beslutter at udstyre nye statsluftfartøjer af transporttypen, som tages i brug efter den 1. januar 2019, med datalink-kapacitet i henhold til standarder, der ikke er specifikke for militærets driftskrav, skal sikre, at disse luftfartøjer er i stand til at operere de i bilag II definerede datalink-tjenester.«

3) I artikel 15, andet afsnit, ændres »7. februar 2013« til »5. februar 2018«

4) I del B i bilag I indsættes følgende efter »— Warszawa FIR«: »— Zagreb FIR«.

*Artikel 2*

Gennemførelsesforordning (EU) nr. 441/2014 ophæves.

*Artikel 3*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. februar 2015.

*På Kommissionens vegne*

Jean-Claude JUNCKER

*Formand*