DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/310 DER KOMMISSION

vom 26. Februar 2015

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste im einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 441/2014

(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 („Interoperabilitäts-Verordnung") ([1]), insbesondere auf Artikel 3 Absätze 1 und 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission ([2]) sind die Anforderungen für die koordinierte Einführung von Datalink-Diensten für die Bord-Boden-Datenkommunikation von Punkt zu Punkt festgelegt.

(2) Flugsicherungsorganisationen und Betreiber haben technische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 gemeldet, insbesondere Unterbrechungen, so genannte „Provider Aborts" (PA), während der Bord/Boden-Datenkommunikation für Datalink-Dienste (DLS), die zur Unterschreitung annehmbarer Leistungsniveaus führen. Aus diesem Grund haben einige Flugsicherungsorganisationen bereits Maßnahmen zur Risikominderung getroffen, mit denen der DLS-Betrieb mittels so genannter „weißer Listen" auf Luftfahrzeuge beschränkt wird, die über besondere Avionikausrüstungen verfügen, um möglichen Sicherheitsauswirkungen solcher PA-Ereignisse beim Betrieb von Datalink-Diensten zu begegnen.

(3) Auf Ersuchen der Kommission hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) eine Untersuchung ([3]) zur Ermittlung der Ursachen dieser technischen Schwierigkeiten durchgeführt und Maßnahmen zu deren Bewältigung empfohlen. Die Untersuchung hat ergeben, dass die unregelmäßig auftretenden PA-Ereignisse nicht vorhersagbar einer einzigen Ursache zugerechnet werden können, sondern auf einer Kombination von Faktoren beruhen, die mit der Funkfrequenzumgebung und der derzeitigen Implementierung der Datalink-Infrastruktur mit einer einzigen Frequenz zusammenhängen. Es wurde festgestellt, dass der hohe Anteil unregelmäßiger PA-Ereignisse eine Verschlechterung des Netzbetriebs verursacht, der die Flugsicherheit potenziell gefährdet, weil die Arbeitsbelastung der Piloten und Fluglotsen erhöht wird und es zu Verwirrung kommt, die zu einem Verlust des Lagebewusstseins führt.

(4) In ihrem Untersuchungsbericht kam die EASA zu dem Schluss, dass akzeptable Datalink-Leistungsniveaus nur erreicht werden können, indem eine auf mehreren Frequenzen beruhende Infrastruktur eingesetzt wird, die auch im Hinblick auf die Vermeidung von Funkfrequenzinterferenzen optimiert ist. Sie empfahl die Festlegung und Umsetzung eines Aktionsplans zur weiteren Klärung der ermittelten technischen Schwierigkeiten und zur Validierung der erforderlichen technischen Lösungen. Diese Maßnahmen erfordern jedoch Zeit, so dass die EASA empfahl, den Beginn der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 sowie die in dieser Verordnung festgelegten Fristen zu überprüfen. Die EASA empfahl außerdem, dass die Umsetzung des Aktionsplans vorzugsweise durch das Errichtungsmanagement gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission ([4]) vorgenommen werden sollte.

(5) Darüber hinaus hat die EASA speziell im Hinblick auf den Aspekt der Flugsicherheit beim DLS-Betrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 am 23. Mai 2014 das Sicherheitsinformationsbulletin Nr. 2014-14 herausgegeben, in dem den Betreibern empfohlen wird, bei einer hohen Zahl von PA-Ereignissen von Datenkommunikation auf Sprechfunkkommunikation umzuschalten.

(6) Im Einklang mit den Empfehlungen der EASA beauftragte die Kommission das gemeinsame Unternehmen SESAR (im Folgenden „SJU") mit der Ausarbeitung eines Arbeitsplans zur weiteren Prüfung der aufgezeigten Fragen und zur Durchführung spezifischer Maßnahmen, die von der EASA empfohlen wurden. Das vom SJU vorgelegte

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.
([2]) Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission vom 16. Januar 2009 zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 13 vom 17.1.2009, S. 3).
([3]) Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), Bericht „Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009", Version 1.1, 23.4.2014, Dokument Ref. 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.
([4]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung gemeinsamer Vorhaben, zum Aufbau von Entscheidungsstrukturen und zur Schaffung von Anreizen für die Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement (ABl. L 123 vom 4.5.2013, S. 1).

Arbeitsprogramm umfasst zwei Phasen von Untersuchungen und Abhilfemaßnahmen, die insbesondere in Bezug auf die Datalink-Infrastruktur am Boden und die Ermittlung und Validierung technischer Lösungen an Bord der Luftfahrzeuge für erforderlich erachtet werden. Die vorläufigen Ergebnisse und Abhilfemaßnahmen werden für 2016 erwartet, während die weitere Validierung weitere zwei Jahre erfordern könnte.

(7) Aus diesem Grund, insbesondere wegen der festgestellten technischen Schwierigkeiten und Mängel bezüglich der Leistung der eingesetzten DLS-Infrastruktur, die bereits zu bestimmten Maßnahmen zur Risikominderung Veranlassung gaben, und ihre möglichen Auswirkungen auf die Flugsicherheit sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die zu deren Ermittlung und Behebung erforderlichen Studien und Maßnahmen voraussichtlich im Laufe des Jahres 2018 abgeschlossen sein werden, sollte der Geltungsbeginn der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 verschoben werden.

(8) Aus den gleichen Gründen wie in Erwägungsgrund (7) und um die Kohärenz mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 zu wahren, sollten bestimmte andere in der genannten Verordnung festgelegte Fristen ebenfalls geändert werden.

(9) Um Datalink-Dienste auf der Grundlage der erforderlichen validierten DLS-Fähigkeit am Boden bereitzustellen und zu betreiben, sollte der Geltungsbeginn der Anforderungen bezüglich der Bodenausrüstung für den Luftraum gemäß Teil A und Teil B von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 geändert werden, um zu gewährleisten, dass die Bodeninfrastruktur 24 Monate vor dem Zeitpunkt verfügbar ist, der als Geltungsbeginn der Anforderungen bezüglich der Luftfahrzeuge festgelegt ist. Den für den in Teil B des Anhangs verantwortlichen Mitgliedstaaten wurde jedoch bereits über eine längere Frist für die Einführung der notwendigen DLS-Bodeninfrastruktur eingeräumt. Es ist daher nicht länger gerechtfertigt, beim Geltungsbeginn zwischen dem Luftraum gemäß Teil A und dem Luftraum gemäß Teil B des genannten Anhangs zu unterscheiden.

(10) Darüber hinaus sollte der Zeitpunkt, bis zu dem die Betreiber dafür zu sorgen haben, dass die betreffenden Luftfahrzeuge über die DLS-Betriebsfähigkeit gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 verfügen, angepasst werden, so dass er dem geänderten Geltungsbeginn der Verordnung entspricht. Ferner ist es hinsichtlich der Anforderung an die DLS-Betriebsfähigkeit nicht mehr gerechtfertigt, zwischen Luftfahrzeugen auf der Grundlage des Datums ihres jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisses zu unterscheiden. Die Ausnahmen von dieser Anforderung für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen sowie die spezifische Bestimmung über neue Transport-Staatsluftfahrzeuge sollten jedoch beibehalten werden, und die entsprechenden Daten sollten entsprechend angepasst werden, damit die praktischen Auswirkungen dieser Bestimmungen erhalten bleiben. Lediglich in Bezug auf die Ausnahme für Luftfahrzeuge mit einem erstmals vor dem 1. Januar 2014 ausgestellten Lufttüchtigkeitszeugnis, die mit einer nach den entsprechenden EUROCAE-Dokumenten zertifizierten Datalink-Ausrüstung ausgestattet sind, sollten die derzeitigen Fristen beibehalten werden, zumindest solange keine eindeutigen und überzeugenden Daten vorliegen, die deren Anpassung rechtfertigen.

(11) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen, insbesondere die Änderung des Geltungsbeginns der Verordnung (EG) Nr. 29/2009, ergehen vorbehaltlich der Notwendigkeit zur angemessenen Behandlung von Fragen der Flugsicherheit, die sich in diesem Zusammenhang ergeben können, unbeschadet der bestehenden Möglichkeiten im Rahmen der Differenzierung der Flugsicherungsgebühren gemäß Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission ([1]) oder der Zuweisung von ATFM-Zeitnischen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 255/2010 der Kommission ([2]), um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass bestimmte Betreiber ihre Luftfahrzeuge bereits vor dem geänderten Geltungsbeginn der Verordnung freiwillig mit der DLS-Betriebsfähigkeit ausgestattet haben oder ausstatten werden, und dass bestimmte Anbieter von Flugverkehrsdiensten die DLS-Bodeninfrastruktur bereits eingeführt haben.

(12) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 441/2014 der Kommission ([3]) ist der kroatische Luftraum dem Luftraum hinzuzufügen, für den die Verordnung (EG) Nr. 29/2009 gilt. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 441/2014 gilt jedoch erst ab dem 5. Februar 2016. Angesichts der nun erfolgenden Änderung der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 sollte die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 441/2014 aus Gründen der Klarheit aufgehoben werden und die mit der genannten Verordnung vorgenommene Änderung in die vorliegende Verordnung übernommen werden.

(13) Die Verordnung (EG) Nr. 29/2009 sollte daher entsprechend geändert werden.

(14) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) eingerichteten Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

([1]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste (ABl. L 128 vom 9.5.2013, S. 31).

([2]) Verordnung (EU) Nr. 255/2010 der Kommission vom 25. März 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr (ABl. L 80 vom 26.3.2010, S. 10).

([3]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 441/2014 der Kommission vom 30. April 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 130 vom 1.5.2014, S. 37).

([4]) Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 29/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Diese Verordnung gilt für alle Flüge, die als allgemeiner Flugverkehr gemäß Instrumentenflugregeln im Luftraum oberhalb FL285 gemäß Anhang I Teile A und B durchgeführt werden.";

2. Artikel 3 Absätze 2, 3, 4 und 5 erhalten folgende Fassung:

„(2) Unbeschadet Absatz 3 stellen die Betreiber sicher, dass Luftfahrzeuge, die die in Artikel 1 Absatz 3 genannten Flüge durchführen, über die Fähigkeit verfügen, die in Anhang II festgelegten Datalink-Dienste ab dem 5. Februar 2020 zu betreiben.

(3) Absatz 2 gilt nicht für

a) Luftfahrzeuge mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis, das erstmals vor dem 1. Januar 2014 ausgestellt wurde, und die mit einer Datalink-Ausrüstung ausgestattet sind, die anhand von Anforderungen in einem der in Anhang III Nummer 10 aufgeführten EUROCAE-Dokumenten zertifiziert wurde;

b) Luftfahrzeuge mit einem erstmals vor dem 31. Dezember 2003 ausgestellten individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis, die den Betrieb in dem in Artikel 1 Absatz 3 genannten Luftraum vor dem 31. Dezember 2022 einstellen werden;

c) Staatsluftfahrzeuge;

d) Luftfahrzeuge, die in dem in Artikel 1 Absatz 3 genannten Luftraum zu Testzwecken, zur Überführung und zu Instandhaltungszwecken oder mit vorübergehend nicht betriebsfähigen Datalink-Komponenten unter Bedingungen fliegen, die in der anwendbaren Mindestausrüstungsliste nach Anhang III Nummer 1 dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und deren Durchführungsbestimmungen festgelegt sind.

(4) Mitgliedstaaten, die die Ausrüstung neuer Transport-Staatsluftfahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2019 in Dienst gestellt werden, mit Datalink-Fähigkeiten auf der Grundlage von Normen beschließen, die nicht spezifisch militärischen betrieblichen Anforderungen dienen, stellen sicher, dass diese Luftfahrzeuge über die Fähigkeit verfügen, die in Anhang II festgelegten Datalink-Dienste zu betreiben.";

3. in Artikel 15 Absatz 2 werden die Wörter „7. Februar 2013" durch „5. Februar 2018" ersetzt;

4. in Anhang I Teil B wird „— Zagreb FIR," nach „— Warszawa FIR," eingefügt.

Artikel 2

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 441/2014 wird aufgehoben.

Artikel 3

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 26. Februar 2015

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER