UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/310 VAN DE COMMISSIE

van 26 februari 2015

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 29/2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 441/2014

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer („de interoperabiliteitsverordening") ([1]), en met name artikel 3, leden 1 en 5,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie ([2]) zijn eisen vastgesteld voor de gecoördineerde invoering van datalinkdiensten, gebaseerd op lucht-gronddatacommunicatie van punt tot punt.

(2) Verleners van luchtvaartnavigatiediensten en exploitanten hebben technische problemen gemeld bij de toepassing van Verordening (EG) nr. 29/2009, met name verbrekingen (zogenaamde „Provider Aborts" (PA)) van de lucht-gronddatacommunicatie die de exploitatie van datalinkdiensten (Data Link Services, DLS) mogelijk maakt, hetgeen tot onaanvaardbare prestatieniveaus heeft geleid. Om die reden hebben bepaalde verleners van luchtvaartnavigatiediensten al risicobeperkende maatregelen genomen; aan de hand van zogenaamde „witte lijsten" hebben zij hebben de DLS beperkt tot luchtvaartuigen die zijn uitgerust met specifieke avionica, zodat de potentiële veiligheidsgevaren van PA's bij de exploitatie van datalinkdiensten kunnen worden beperkt.

(3) Op verzoek van de Commissie heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart („het EASA") een onderzoek ([3]) uitgevoerd om de oorzaak of oorzaken van deze technische problemen vast te stellen en maatregelen aan te bevelen om deze problemen op te lossen. Uit het onderzoek bleek dat de willekeurige PA's niet konden worden toegeschreven aan één voorspelbare oorzaak, maar eerder het gevolg zijn van een combinatie van factoren die verband houden met de radiofrequentieomstandigheden en de actuele tenuitvoerlegging van de datalinkinfrastructuur met één frequentie. Men kwam tot de vaststelling dat het buitensporige aantal willekeurige PA's leidt tot een achteruitgang van de prestaties van het netwerk die mogelijk gevaren inhoudt voor de veiligheid van de luchtvaart omdat ze de werklast voor de piloten en luchtverkeersleiders doet toenemen en tot verwarring leidt, met een afname van het omgevingsbewustzijn tot gevolg.

(4) Het EASA heeft in zijn verslag geconcludeerd dat een aanvaardbaar niveau van datalinkprestaties alleen kan worden bereikt door de een infrastructuur met meerdere frequenties op te zetten, die bovendien moet worden geoptimaliseerd teneinde storingen van de radiofrequenties te voorkomen. Het EASA heeft aanbevolen een actieplan op te stellen en uit te voeren om de vastgestelde technische problemen verder te onderzoeken en de nodige technische oplossingen te valideren. Deze maatregelen vergen echter tijd en het EASA beveelt dan ook aan om de datum van toepassing van Verordening (EG) nr. 29/2009 en de in die verordening vastgestelde termijnen te herzien. Het EASA heeft ook aanbevolen het actieplan bij voorkeur te laten uitvoeren door de in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 ([4]) van de Commissie vermelde uitrolbeheerder.

(5) Om specifiek een oplossing te zoeken voor het luchtvaartveiligheidsaspect van DLS-activiteiten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 29/2009 heeft het EASA bovendien op 23 mei 2014 Safety Information Bulletin nr. 2014-14 uitgegeven, waarin exploitanten worden aangeraden om terug over te stappen van gegevenscommunicatie op mondelinge communicatie wanneer zij met grote aantallen PA's worden geconfronteerd.

(6) In overeenstemming met de aanbevelingen van het EASA heeft de Commissie de Gemeenschappelijke Onderneming Sesar de opdracht gegeven een werkplan op te stellen voor verder onderzoek van de gesignaleerde

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.
([2]) Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PB L 13 van 17.1.2009, blz. 3).
([3]) Verslag van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart: „Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009", versie 1.1 van 23.4.2014, referentie 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.
([4]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 inzake de definitie van gemeenschappelijke projecten, de vaststelling van governance en de identificatie van stimulansen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer (PB L 123 van 4.5.2013, blz. 1).

problemen en voor de uitvoering van de specifieke acties die worden aanbevolen door het EASA. Het door de Gemeenschappelijke Onderneming Sesar voorgestelde werkplan omvat twee fasen van onderzoek en corrigerende maatregelen die nodig worden geacht met betrekking tot, met name, de problemen met datalinkgrondinfrastructuur en het zoeken en valideren van technische oplossingen aan boord van luchtvaartuigen. De voorlopige resultaten en de corrigerende maatregelen worden in 2016 verwacht, terwijl verdere validering nog eens twee jaar tijd kan vergen.

(7) Door de geconstateerde technische problemen en tekortkomingen in de prestaties van de gebruikte DLS-infrastructuur, naar aanleiding waar van reeds een aantal risicobeperkende maatregelen zijn vastgesteld, en door het mogelijke effect ervan op de veiligheid van de luchtvaart en aangezien de nodige studies en acties om deze problemen op te sporen en te verhelpen naar verwachting in de loop van 2018 zullen worden voltooid, moet de datum van inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 29/2009 worden uitgesteld.

(8) Om dezelfde redenen als in overweging 7 en om de samenhang van de in Verordening (EG) nr. 29/2009 uiteengezette eisen te behouden, moeten bepaalde andere termijnen die in die verordening zijn vastgesteld eveneens worden gewijzigd.

(9) Om datalinkdiensten te kunnen aanbieden en exploiteren op basis van de vereiste gevalideerde mogelijkheden van DLS aan de grondzijde, moeten de toepassingsdata voor de eisen met betrekking tot de gronduitrusting voor het in delen A en B van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 29/2009 gedefinieerde luchtruim worden gewijzigd teneinde te garanderen dat de grondinfrastructuur 24 maanden vóór de toepassingsdatum van de eisen met betrekking tot de luchtzijde beschikbaar is. De lidstaten die verantwoordelijk zijn voor het in deel B van die bijlage gedefinieerde luchtruim hebben echter al een langere termijn gekregen voor de tenuitvoerlegging van de vereiste DLS-grondinfrastructuur. Het is daarom niet langer gerechtvaardigd om voor de toepassingsdata een onderscheid te maken tussen het in deel A en het in deel B van die bijlage gedefinieerde luchtruim.

(10) Bovendien moet de uiterste datum waarop de exploitanten ervoor moeten zorgen dat het desbetreffende luchtvaartuig in staat is de DLS te gebruiken overeenkomstig bijlage II bij Verordening (EG) nr. 29/2009 worden aangepast, zodat hij overeenstemt met de gewijzigde toepassingsdatum van die verordening. Wat betreft deze eis om in staat te zijn gebruik te maken van de DLS, is het daarenboven niet langer gerechtvaardigd om een onderscheid te maken tussen luchtvaartuigen op basis van de datum van hun individuele bewijs van luchtwaardigheid. De uitzonderingen op deze eis voor bepaalde categorieën luchtvaartuigen, alsmede de specifieke regel betreffende nieuwe staatsluchtvaartuigen, moeten echter worden gehandhaafd en de desbetreffende data moeten dienovereenkomstig worden aangepast teneinde het praktische effect van die regels te behouden. Alleen met betrekking tot de vrijstelling voor luchtvaartuigen met een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst vóór 1 januari 2014 is afgegeven en die zijn uitgerust met datalinkapparatuur die gecertificeerd is volgens een van de relevante Eurocae-documenten, moeten de huidige data — althans voorlopig — worden behouden, bij gebrek aan duidelijke en overtuigende gegevens die een aanpassing van deze data rechtvaardigen.

(11) Bij het vaststellen van de maatregelen van deze verordening, met name de wijziging van de datum van toepassing van Verordening (EG) nr. 29/2009, dient rekening te worden gehouden met het feit dat bepaalde exploitanten hun luchtvaartuigen al zodanig hebben uitgerust dat zij gebruik kunnen maken van DLS of dit op vrijwillige basis zullen doen vóór de gewijzigde toepassingsdatum van de verordening en dat bepaalde verleners van luchtverkeersdiensten al DLS-grondinfrastructuur hebben geïnstalleerd. Alle problemen met de veiligheid van de luchtvaart die in dit verband kunnen ontstaan, dienen op passende wijze te worden opgelost, onverminderd de bestaande mogelijkheden in het kader van de modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen als bedoeld in artikel 16 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 ([1]) van de Commissie of de toewijzing van slots in het kader van de regeling van luchtverkeersstromen (Air Traffic Flow Management, ATFM) overeenkomstig Verordening (EU) nr. 255/2010 ([2]) van de Commissie.

(12) Op grond van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 441/2014 ([3]) van de Commissie moet het Kroatische luchtruim worden toegevoegd aan het luchtruim waarop Verordening (EG) nr. 29/2009 van toepassing is. Uitvoeringsverordening (EU) nr. 441/2014 is evenwel pas vanaf 5 februari 2016 van toepassing. Gezien de huidige wijziging van Verordening (EG) nr. 29/2009 moet Uitvoeringsverordening (EU) nr. 441/2014 om duidelijkheidsredenen worden ingetrokken en moet de in die verordening vervatte wijziging worden opgenomen in de onderhavige verordening.

(13) Verordening (EG) nr. 29/2009 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(14) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 5 van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([4]) ingestelde Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim,

---

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (PB L 128 van 9.5.2013, blz. 31).

([2]) Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen (PB L 80 van 26.3.2010, blz. 10).

([3]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 441/2014 van de Commissie van 30 april 2014 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 29/2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PB L 130 van 1.5.2014, blz. 37).

([4]) Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 29/2009 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 1, lid 3, wordt vervangen door:

„3. Deze verordening is van toepassing op alle vluchten die als algemeen luchtverkeer overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften worden uitgevoerd in het luchtruim boven FL285, zoals omschreven in bijlage I, delen A en B.".

2) Artikel 3, leden 2, 3, 4 en 5, worden vervangen door:

„2. Onverminderd lid 3 zien exploitanten erop toe dat luchtvaartuigen die de in artikel 1, lid 3, bedoelde vluchten uitvoeren, in staat zijn de in bijlage II omschreven datalinkdiensten te gebruiken met ingang van 5 februari 2020.

3. Lid 2 is niet van toepassing op:

a) luchtvaartuigen met een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst vóór 1 januari 2014 is afgegeven, die zijn uitgerust met datalinkapparatuur die gecertificeerd is volgens de eisen van een van de in bijlage III, punt 10, genoemde Eurocae-documenten;

b) luchtvaartuigen met een individueel luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst vóór 31 december 2003 is afgegeven, die hun activiteiten in het in artikel 1, lid 3, bedoelde luchtruim vóór 31 december 2022 zullen beëindigen;

c) staatsluchtvaartuigen;

d) luchtvaartuigen die in het in artikel 1, lid 3, bedoelde luchtruim vliegen voor test-, leverings- en onderhoudsdoeleinden of waarvan datalinkonderdelen tijdelijk buiten werking zijn volgens de voorwaarden die zijn vermeld in de toepasselijke lijst van minimumapparatuur die vereist is ingevolge bijlage III, punt 1, en Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

4. Lidstaten die beslissen nieuwe staatsluchtvaartuigen voor transportdoeleinden die na 1 januari 2019 in dienst worden genomen, uit te rusten met datalinkcapaciteiten die gebaseerd zijn op normen die niet specifiek zijn voor militaire operationele eisen, zien erop toe dat deze luchtvaartuigen in staat zijn de in bijlage II omschreven datalinkdiensten te gebruiken.".

3) In artikel 15, tweede alinea, worden de woorden „7 februari 2013" vervangen door „5 februari 2018".

4) In bijlage I, deel B, wordt het volgende ingevoegd na „— Warszawa FIR,": „— Zagreb FIR,".

Artikel 2

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 441/2014 wordt ingetrokken.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 26 februari 2015.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER