# DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1170 DER KOMMISSION

## vom 8. Juli 2019

## zur Änderung und Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste 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 (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([1]), insbesondere auf die Artikel 43 und 44,

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) Angesichts der anhaltenden Probleme bei der Umsetzung der Datenübertragung und der bereits ergriffenen Abhilfemaßnahmen sowie mit Blick auf das Ziel, dass mindestens 75 % der Flüge mit der Datalink-Fähigkeit ausgerüstet sein sollten, sollten die Freistellungskriterien geändert werden. Diese Kriterien sollten wirksam bleiben, ohne übermäßige wirtschaftliche Belastungen für bestimmte Kategorien von Betreibern zu verursachen, die einen deutlich geringeren Anteil an der Gesamtzahl der Flüge aufweisen. Zu diesen Kategorien sollten Betreiber von Luftfahrzeugen zählen, die mit „Future Air Navigation Systems (FANS) 1/A-Systemen“ ausgerüstet sind, sowie Betreiber älterer Luftfahrzeuge und von Luftfahrzeugen, die für die Beförderung von höchsten 19 Fluggästen ausgelegt sind.

(3) Um die Verordnung auf dem aktuellen Stand zu halten, sollten in Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 die Bezugnahmen auf Anhang 10 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) geändert und verschiedene Berichtigungen von Sachfehlern vorgenommen werden.

(4) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/310 ([3]) der Kommission wurde Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 geändert, was jedoch in den entsprechenden Artikeln 6 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 nicht berücksichtigt wurde. Dieses Versäumnis sollte berichtigt werden.

(5) Da mit dieser Verordnung die Freistellungskriterien gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 geändert werden, sollten die in der letztgenannten Verordnung enthaltenen Bestimmungen auch an Artikel 127 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139, deren Artikel 44 hierauf Bezug nimmt, angepasst werden.

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

(7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

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

1. Artikel 3 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Absatz 2 gilt nicht für

a) Luftfahrzeuge mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis, das erstmals vor dem 1. Januar 1995 ausgestellt wurde;

([1]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.
([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]) 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 (ABl. L 56 vom 27.2.2015, S. 30).

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) Luftfahrzeuge mit einem erstmals vor dem 1. Januar 2018 ausgestellten individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis, die vor diesem Zeitpunkt mit einer Datalink-Ausrüstung ausgestattet wurden, die den Anforderungen eines der EUROCAE-Dokumente in Anhang III Nummer 10 genügt;

d) Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Sitzplatzkapazität von 19 Fluggästen oder weniger und einer höchstzulässigen Startmasse von 45 359 kg (100 000 lbs) oder weniger, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 5. Februar 2020 ausgestellt wurde;

e) Staatsluftfahrzeuge;

f) Luftfahrzeuge, die in dem in Artikel 1 Absatz 3 genannten Luftraum zu Testzwecken, zur Überführung oder zu Instandhaltungszwecken oder mit vorübergehend nicht betriebsfähigen Datalink-Komponenten unter Bedingungen fliegen, die in der anwendbaren Mindestausrüstungsliste nach Anhang III Nummer 1 festgelegt sind.“;

2. in Artikel 6 Absätze 1, 2 und 3 werden die Bezugnahmen auf Artikel 3 Absätze 2 und 3 durch Bezugnahmen auf Artikel 3 Absatz 2 ersetzt;

3. in Artikel 8 Absätze 1, 2 und 3 werden die Bezugnahmen auf Artikel 3 Absatz 5 durch Bezugnahmen auf Artikel 3 Absatz 4 ersetzt;

4. in Artikel 14 Absatz 2 wird „Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004“ ersetzt durch „Artikel 127 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139“;

5. Artikel 14 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die in Absatz 1 genannten Kriterien sind:

a) Kombinationen aus Luftfahrzeugmustern und -modellen, die das Ende ihres Produktionszyklus erreicht haben und in begrenzter Zahl hergestellt werden, und

b) Kombinationen aus Luftfahrzeugmustern und -modellen, bei denen die für die Neukonstruktion aufzuwendenden Kosten wegen des Alters der Konstruktion unverhältnismäßig hoch wären.“;

6. Anhang III erhält die Fassung des im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Textes.

*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 8. Juli 2019

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

Jean-Claude JUNCKER

*ANHANG*

*„ANHANG III*

1. ORO.MLR.105 in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb oder ICAO Anhang 6 — ‚Operation of aircraft, Part I', (International Commercial Air Transport — Aeroplanes) (11. Ausgabe, Juli 2018, mit Änderung 43) oder ICAO Anhang 6 — ‚Operation of aircraft, Part II' (International General Aviation — Aeroplanes) (10. Ausgabe — Juli 2018, mit Änderung 36).

2. Kapitel 3 — ‚Aeronautical Telecommunication Network', Abschnitt 3.5.1.1 ‚Context Management' (CM) Anwendungselemente a und b von ICAO Anhang 10 — ‚Aeronautical Telecommunications' — Band III Teil I (‚Digital Data Communication Systems') (Zweite Ausgabe — Juli 2007 mit Änderungen Nr. 70-82).

3. Kapitel 3 — ‚Aeronautical Telecommunication Network', Abschnitt 3.5.2.2 ‚Controller-Pilot Data Link Communications' (CPDLC) Anwendungselemente a und b von ICAO Anhang 10 — ‚Aeronautical Telecommunications' — Band III Teil I (‚Digital Data Communication Systems') (Zweite Ausgabe — Juli 2007 mit Änderungen Nr. 70-82).

4. Kapitel 3 — ‚Aeronautical Telecommunication Network', Abschnitte 3.3, 3.4 und 3.6 von ICAO Anhang 10 — ‚Aeronautical Telecommunications' — Band III Teil I (‚Digital Data Communication Systems') (Zweite Ausgabe — Juli 2007 mit Änderungen Nr. 70-82).

5. Kapitel 6 — ‚VHF air-ground digital link (VDL)' von ICAO Anhang 10 — ‚Aeronautical Telecommunications' — Band III Teil I (‚Digital Data Communication Systems') (Zweite Ausgabe — Juli 2007 mit Änderung Nr. 90).

6. Kapitel 3 — ‚General procedures for the international aeronautical telecommunication service', Abschnitt 3.5.1.5 von ICAO Anhang 10 — ‚Aeronautical Telecommunications' — Band II (‚Communication Procedures including those with PANS status') (Siebte Ausgabe — Juli 2016 mit Änderungen Nr. 40-90).

7. Kapitel 2 — ‚General' — Abschnitt 2.26.3 von ICAO Anhang 11 — ‚Air Traffic Services' (14. Ausgabe — Juli 2016 mit Änderung Nr. 50-A).

8. Kapitel 6 — ‚Air traffic services requirements for communications' — Abschnitt 6.1.1.2 von ICAO Anhang 11 — ‚Air Traffic Services' (14. Ausgabe — Juli 2016 mit Änderung Nr. 50-A).

9. Eurocae ED-111, ‚Functional specifications for CNS/ATM ground recording', Juli 2002 mit Änderung Nr. 1 (30.7.2003).

10. Eurocae ED-100 (September 2000) und ED-100A (April 2005), ‚Interoperability requirements for ATS applications using ARINC 622 Data Communications'.

11. Eurocae ED-120 ‚Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace', veröffentlicht Mai 2004, mit Änderung Nr. 1, veröffentlicht April 2007, und Änderung Nr. 2, veröffentlicht Oktober 2007."