

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/587 DER KOMMISSION

vom 29. April 2020

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Luftfahrzeugidentifizierung für die Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 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 (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 Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Gewährleistung eines sicheren und effizienten Betriebs von Luftfahrzeugen und Flugplätzen, des Flugverkehrsmanagements, der Flugsicherung und des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ist es erforderlich, bestimmte Verbesserungen der Betriebsvorschriften für die Nutzung des Luftraums, der Luftfahrzeugausrüstung und der Systeme für Flugverkehrsmanagement und Flugsicherung und deren Komponenten vorzusehen, die für die Nutzung des Luftraums erforderlich sind. Neue und aktualisierte sicherheitsbezogene Interoperabilitätsanforderungen sollten daher in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 der Kommission ⁽²⁾ und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Kommission ⁽³⁾ festgelegt werden.
- (2) Unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der laufenden Umsetzung der Fähigkeit zur bordseitigen Überwachung und der Fähigkeit der bodenseitigen Systeme, Daten zu verarbeiten, ist der wirksame und rechtzeitige Einbau der Luftfahrzeugausrüstung erforderlich, damit in der gesamten Überwachungskette die erwarteten Vorteile innerhalb der festgelegten Fristen erzielt werden können. Die Kriterien für Ausnahmen von den Anforderungen an die Ausrüstung von Luftfahrzeugen sollten geändert werden, um Klarheit darüber zu schaffen, welche Luftfahrzeuge ausgerüstet werden sollen und für welche Luftfahrzeuge eine Ausnahme von diesen Anforderungen gelten soll. Gleichzeitig sollte die Gesamtzahl der ausgerüsteten Luftfahrzeuge wirksam bleiben und keine übermäßige wirtschaftliche Belastung darstellen.
- (3) Eine erhebliche Anzahl ausgerüsteter Luftfahrzeuge ist bereits gemäß dem internationalen Standard für bordseitige Teile und Ausrüstungen für die Überwachungssysteme entsprechend Anhang 10 des Abkommens von Chicago, Band IV, dritte Ausgabe, einschließlich aller Änderungen bis Nr. 77, zugelassen. Dieser Standard ist mit den vorgesehenen Überwachungssystemen voll kompatibel. Würde die Verwendung des Standards gemäß Anhang 10 des Abkommens von Chicago, Band IV, vierte Ausgabe, einschließlich aller Änderungen bis Nr. 85, verbindlich

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 der Kommission vom 22. November 2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Luftfahrzeugidentifizierung für die Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 23).

⁽³⁾ 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).

vorgeschrieben, wie derzeit in Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 vorgesehen, so würde dies eine übermäßige wirtschaftliche Belastung darstellen. Daher sollte der Anhang 10 des Abkommens von Chicago, Band IV, dritte Ausgabe, einschließlich aller Änderungen bis Nr. 77, entsprechende Standard als die Mindestanforderung betrachtet werden. Somit sollten die in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 festgelegten technischen Mindeststandards, denen Luftfahrzeugbetreiber genügen müssen, geändert werden.

- (4) Staatsluftfahrzeuge im Betrieb als allgemeiner Flugverkehr sollten im Einklang mit den Anforderungen für zivile Luftfahrzeuge gemäß Artikel 5 Absatz 5 Buchstaben a und c der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 mit betriebstüchtigen SSR-Transpondern ausgerüstet sein. Für Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit betriebstüchtigen SSR-Transpondern ausgerüstet werden können, sollten weiterhin die Verfahren und Bedingungen nach Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 gelten.
- (5) Die Anforderungen an die förmlichen Vereinbarungen für die Übermittlung von Überwachungsdaten zwischen Flugsicherungsorganisationen sollten geändert werden, damit sie bestehende Szenarien für die Weiterleitung von Daten widerspiegeln und so der Austausch von Überwachungsdaten erleichtert und übermäßige Belastungen für die Flugsicherungsorganisation, die die Daten übergibt, vermieden werden.
- (6) Um die Wirksamkeit des Betriebs von Staatsluftfahrzeugen zu gewährleisten, sollte die Fähigkeit des europäischen ATM-Systems, die Zuteilung von SSR-Individualcodes an solche Staatsluftfahrzeuge sicherzustellen, die für sensible Einsätze und in der Ausbildung eingesetzt werden, festgelegt und daher die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 entsprechend geändert werden.
- (7) Aufgrund der Covid-19-Pandemie und deren Folgen für den Luftfahrtsektor sehen sich Luftfahrzeugbetreiber bei der Fortsetzung ihrer Tätigkeiten, das Luftfahrzeug mit bestimmten Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 in Einklang zu bringen, mit unvorhersehbaren Hindernissen konfrontiert. Daher sollte die Frist für Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 5 Absatz 5, Artikel 8 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 auf den 7. Dezember 2020 verschoben und die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 entsprechend geändert werden.
- (8) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 und die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 sollten daher entsprechend geändert werden.
- (9) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen in Einklang mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 127 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 wird entsprechend Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

1. Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Diese Verordnung gilt für alle Flüge, die als allgemeiner Flugverkehr nach Instrumentenflugregeln innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums durchgeführt werden, ausgenommen Artikel 7 Absätze 3 und 4, die für alle Flüge des allgemeinen Flugverkehrs gelten.“

2. Artikel 4 Absatz 4 wird gestrichen;

3. Artikel 5 Absätze 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„(5) Die Betreiber stellen bis zum 7. Dezember 2020 sicher, dass

- a) Luftfahrzeuge, die die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Flüge durchführen, mit betriebstüchtigen SSR-Transpondern ausgerüstet sind, die folgende Bedingungen erfüllen:
 - i) sie verfügen über die in Anhang II Teil A aufgeführten Fähigkeiten;
 - ii) sie weisen eine ausreichende Kontinuität auf, um zu vermeiden, ein Betriebsrisiko darzustellen;

- 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, deren individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 7. Juni 1995 ausgestellt wurde, mit betriebstüchtigen SSR-Transpondern ausgerüstet sind, die folgende Bedingungen erfüllen:
- i) sie verfügen über die in Anhang II Teile A und B aufgeführten Fähigkeiten;
 - ii) sie weisen eine ausreichende Kontinuität auf, um zu vermeiden, ein Betriebsrisiko darzustellen;
- 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, deren individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 7. Juni 1995 ausgestellt wurde, mit betriebstüchtigen SSR-Transpondern ausgerüstet sind, die folgende Bedingungen erfüllen:
- i) sie verfügen über die in Anhang II Teile A, B und C aufgeführten Fähigkeiten;
 - ii) sie weisen eine ausreichende Kontinuität auf, um zu vermeiden, ein Betriebsrisiko darzustellen.

Unterabsatz 1 Buchstaben b und c gelten nicht für Luftfahrzeuge, die im einheitlichen europäischen Luftraum eingesetzt werden und zu einer der folgenden Kategorien gehören:

- i) sie werden zur Instandhaltung geflogen;
- ii) sie werden ausgeführt;
- iii) ihr Betrieb wird bis zum 31. Oktober 2025 eingestellt.

Betreiber von Luftfahrzeugen, deren erstes Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 7. Dezember 2020 ausgestellt wurde, müssen die in Unterabsatz 1 Buchstaben b und c genannten Anforderungen ab dem 7. Juni 2023 erfüllen, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- i) sie haben vor dem 7. Dezember 2020 ein Nachrüstungsprogramm aufgelegt und damit die Einhaltung von Unterabsatz 1 Buchstaben b und c nachgewiesen;
- ii) es wurden keine Unionsmittel gewährt, um dafür zu sorgen, dass diese Luftfahrzeuge die in Unterabsatz 1 Buchstaben b und c genannten Anforderungen erfüllen.

Bei Luftfahrzeugen, deren Transponder vorübergehend nicht über die Fähigkeit verfügen, die Anforderungen von Unterabsatz 1 Buchstaben b und c zu erfüllen, sind die Betreiber berechtigt, das betreffende Luftfahrzeug im einheitlichen europäischen Luftraum für höchstens 3 aufeinanderfolgende Tage zu betreiben.

(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 mit einer Mindestleistung operieren, wie in Absatz 3.1.2.10.4 von Anhang 10 des Chicagoer Abkommens, Band IV dritte Ausgabe, einschließlich aller Änderungen bis Nr. 77, beschrieben.“

- 4. Artikel 5 Absatz 7 wird gestrichen.
- 5. Artikel 6 Absatz 2 wird gestrichen.
- 6. Artikel 7 Absatz 2 wird gestrichen.
- 7. Artikel 7 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Vergabe der 24-Bit-ICAO-Luftfahrzeugadressen an Luftfahrzeuge mit Mode-S-Transponder entsprechend den Auflagen von Kapitel 9 und der zugehörigen Anlage von Anhang 10 des Chicagoer Abkommens, Band III zweite Ausgabe, einschließlich aller Änderungen bis Nr. 90 erfolgt.“

- 8. Artikel 8 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Staatsluftfahrzeuge spätestens ab dem 7. Dezember 2020 die Anforderungen von Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe a erfüllen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Transport-Staatsluftfahrzeuge spätestens ab dem 7. Dezember 2020 die Anforderungen von Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe c erfüllen.“

- 9. In Artikel 8 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Bei Staatsluftfahrzeugen, deren Transponder vorübergehend nicht über die Fähigkeit verfügen, die Anforderungen der Absätze 1 und 2 zu erfüllen, sind die Mitgliedstaaten berechtigt, den Betrieb dieses Luftfahrzeugs im einheitlichen europäischen Luftraum für höchstens 3 aufeinanderfolgende Tage zu gestatten.“

- 10. Artikel 14 wird gestrichen.

11. Folgender Artikel 14a wird eingefügt:

„Artikel 14a

Flugpläne

Betreiber von nicht mit SSR-Transpondern ausgerüsteten Staatsluftfahrzeugen, die gemäß Artikel 8 Absatz 3 gemeldet wurden, und Betreiber von nicht gemäß Artikel 5 Absatz 5 ausgerüsteten Luftfahrzeugen, die im einheitlichen europäischen Luftraum eingesetzt werden, nehmen die Indikatoren SUR/EUADSBX oder SUR/EUEHSX oder SUR/EUELSX oder eine Kombination dieser Indikatoren in Punkt 18 des Flugplans auf.“

12. Anhang II wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

13. Anhang IV wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.

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 29. April 2020

Für die Kommission

Die Präsidentin

Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Anhang II Nummer 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) wenn ein Luftfahrzeug, das für die Zuteilung des Conspicuity-Codes gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe c in Frage kommt, den in Nummer 1 genannten Luftraumabschnitt verlässt oder anderweitig außerhalb dieses Luftraumabschnitts umgeleitet wird;“.

2. Folgender Buchstabe d wird angefügt:

„d) wenn Staatsluftfahrzeuge für nationale sensible Einsätze oder in der Ausbildung eingesetzt werden und hierfür Sicherheit und Vertraulichkeit erforderlich sind.“

ANHANG II

Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 wird wie folgt geändert:

1. Teil A wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Mindestfähigkeit des SSR-Transponders muss Mode S Level 2 sein und die Leistungs- und Funktionalitätskriterien von Anhang 10 des Chicagoer Abkommens, Band IV, dritte Ausgabe, einschließlich aller Änderungen bis Nr. 77, erfüllen.“
 - b) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. Die in Nummer 4 genannten Dateneinheiten dürfen vom Transponder nur über das Mode-S-Protokoll übermittelt werden. Das Zertifizierungsverfahren für Luftfahrzeuge und Ausrüstungen muss die Übermittlung dieser Dateneinheiten umfassen.“
 - c) Nummer 6 wird gestrichen.
 2. Teil B wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Mindestfähigkeit des SSR-Transponders muss Mode S Level 2 sein und die Leistungs- und Funktionalitätskriterien von Anhang 10 des Chicagoer Abkommens, Band IV, dritte Ausgabe, einschließlich aller Änderungen bis Nr. 77, erfüllen.“
 - b) Nummer 15 erhält folgende Fassung:

„15. Mit Ausnahme von für den militärischen Bereich reservierten Formaten dürfen die in Nummer 14 genannten Dateneinheiten durch den Transponder nur über das erweiterte Squitter ADS-B-Protokoll übermittelt werden. Das Zertifizierungsverfahren für Luftfahrzeuge und Ausrüstungen muss die Übermittlung dieser Dateneinheiten umfassen.“
 - c) Nummer 16 wird gestrichen.
 3. Teil C wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 2 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„2. Folgende Dateneinheiten müssen — sofern sie auf einem Digitalbus verfügbar sind — vom Transponder gemäß der Abfrage der bodenseitigen Überwachungskette über das Mode-S-Protokoll und in Übereinstimmung mit den im ICAO-Dokument 9871 (2. Ausgabe) angegebenen Formaten übermittelt werden.“
 - b) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. Die in Nummer 3 genannten Dateneinheiten dürfen vom Transponder nur über das Mode-S-Protokoll übermittelt werden. Das Zertifizierungsverfahren für Luftfahrzeuge und Ausrüstungen muss die Übermittlung dieser Dateneinheiten umfassen.“
-

ANHANG III

Anhang IV der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 erhält folgende Fassung:

„ANHANG IV

Anforderungen an die Erstellung von förmlichen Vereinbarungen gemäß Artikel 5 Absatz 2

Förmliche Vereinbarungen zwischen Flugsicherungsorganisationen über den Austausch oder die Bereitstellung von Überwachungsdaten müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- a) Parteien dieser Vereinbarungen;
 - b) Geltungsdauer dieser Vereinbarungen;
 - c) Umfang der Überwachungsdaten;
 - d) Quellen der Überwachungsdaten;
 - e) Format für den Austausch der Überwachungsdaten;
 - f) Übergabepunkt der Überwachungsdaten;
 - g) vereinbartes Dienstleistungsprofil in Bezug auf:
 - Leistungsanforderungen an Überwachungsdaten gemäß Artikel 4 Absatz 3
 - Verfahren für den Fall der Betriebsuntüchtigkeit;
 - h) Verfahren für das Änderungsmanagement
 - i) Regelungen für die Berichterstattung im Hinblick auf Leistung und Verfügbarkeit einschließlich eines unvorhergesehenen Ausfalls;
 - j) Management- und Koordinierungsregelungen;
 - k) Schutz- und Notifizierungsregelungen betreffend die bodenseitige Überwachungskette.“
-