

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/310**

av den 26 februari 2015

**om ändring av förordning (EG) nr 29/2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordning (EU) nr 441/2014**

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordningen om driftskompatibilitet")<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 3.1 och 3.5, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EG) nr 29/2009<sup>(2)</sup> fastställs krav avseende ett samordnat införande av datalänktjänster baserade på punkt-till-punkt-datakommunikation mellan mark och luftfartyg.
- (2) Leverantörer av flygtrafiktjänster och operatörer har rapporterat tekniska problem i samband med genomförandet av förordning (EG) nr 29/2009, särskilt nedkopplingar i befintlig datakommunikation mellan mark och luftfartyg, som möjliggör datalänktjänster och som överskrider godtagbara prestandanivåer. Därför har vissa leverantörer av flygtrafiktjänster redan vidtagit åtgärder för att begränsa användningen av datalänktjänster till luftfartyg som är utrustade med särskild avionik via så kallade "vita listor", i syfte att mildra potentiella säkerhetskonsekvenser av dessa avbrott i datalänktjänsten.
- (3) På begäran av kommissionen har Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) gjort en undersökning<sup>(3)</sup> för att fastställa grundorsakerna till dessa tekniska problem och rekommendera åtgärder för att avhjälpa dem. Undersökningen visade att de tillfälliga avbrotten inte kan tillskrivas en enskild förutsägbar orsak, utan snarare en kombination av faktorer som har samband med radiofrekvensmiljön och det pågående införandet av enfrekvenssignaler i datalänksinfrastrukturen. Det konstaterades att dessa alltför ofta förekommande tillfälliga avbrott försämrar nätets prestanda, vilket kan innebära risker för luftfartssäkerheten genom att piloternas och de flygtrafikledarnas arbetsbörda ökar, och det skapar förvirring som leder till sämre situationsmedvetenhet.
- (4) Easa fann i sin undersökningsrapport att godtagbara datalänkprestanda endast kan uppnås genom införande av en infrastruktur för flerfrekvenssignal som bör optimeras för att förebygga radiofrekvensstörningar. Easa rekommenderar att upprätta och genomföra en åtgärdsplan för att ytterligare utreda de konstaterade tekniska problemen och validera erforderliga tekniska lösningar. Dessa åtgärder är emellertid tidskrävande och Easa rekommenderar därför att överväga att ändra den dag då förordning (EG) nr 29/2009 och tidsramarna i förordningen börjar tillämpas. Easa rekommenderar också att åtgärdsplanen helst ska utföras av den införförvaltaren som avses i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 409/2013<sup>(4)</sup>.
- (5) För att ta upp flygsäkerhetsaspekten av datalänktjänsten enligt förordning (EG) nr 29/2009 utfärdade Easa den 23 maj 2014 dessutom säkerhetsinformationsblad nr 2014-14, som rekommenderar att operatörerna återgår från datalänk till röst när de ställs inför ett stort antal avbrott.
- (6) I linje med Easas rekommendationer gav kommissionen det gemensamma företaget Sesar (nedan kallat *det gemensamma företaget*) i uppdrag att utarbeta en arbetsplan för ytterligare utredning av de problem som

<sup>(1)</sup> EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 av den 16 januari 2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 13, 17.1.2009, s. 3).<sup>(3)</sup> Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, rapport om tekniska frågor i samband med genomförandet av förordning (EG) nr 29/2009 (*Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009*), version 1.1, 23.4.2014, ref. 2014\_03\_24\_E4\_D\_51431\_REP\_DLS\_1.1<sup>(4)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 409/2013 av den 3 maj 2013 om definition av gemensamma projekt, fastställande av styrelseformer och identifiering av incitament till stöd för genomförandet av den europeiska generalplanen för flygledningstjänst. (EUT L 123, 4.5.2013, s. 1.)

konstaterats och för att genomföra de särskilda åtgärder som rekommenderas av Easa. Arbetsplanen, som lades fram av det gemensamma företaget, omfattar två faser av undersökningar och korrigerande åtgärder som anses nödvändiga i förhållande till, särskilt vad gäller problem med markinfrastruktur för datalänktjänsten samt framtagande och validering av tekniska luftburna lösningar. Preliminära resultat och korrigerande åtgärder förväntas finnas 2016, medan vidare validering kan kräva ytterligare två år.

- (7) Tillämpningsdag för förordning (EG) nr 29/2009 bör därför senareläggas, framför allt på grund av de konstaterade tekniska svårigheterna och bristande prestanda i datalänkinfrastrukturen, vilka redan har lett till att vissa begränsande åtgärder genomförs, samt deras potentiella inverkan på flygsäkerheten och eftersom de nödvändiga studierna och åtgärderna för att upptäcka och avhjälpa dessa problem förväntas slutföras under 2018.
- (8) Vissa andra tidsfrister som föreskrivs i förordning (EG) nr 29/2009 bör också ändras av samma anledningar som anges i skäl 7 för att behålla överensstämmelsen mellan de krav som anges i förordningen.
- (90) För att tillhandahålla och utföra de datalänktjänster som bygger på validerad markbaserad datalänk-kapacitet bör tillämpningsdagen ändras för kraven på markutrustning för det luftrum som fastställs i del A och del B i bilaga I till förordning (EG) nr 29/2009 för att garantera att markbunden infrastruktur är tillgänglig 24 månader före tillämpningsdagen för kraven gällande den luftburna sidan. Medlemsstater som ansvarar för det luftrum som fastställs i del B i den bilagan har dock redan fått en längre tidsfrist för att genomföra den nödvändiga markinfrastrukturen för datalänktjänster. Det är därför inte längre motiverat att skilja mellan luftrum som fastställs i delarna A och B i den bilagan vad gäller tillämpningsdag.
- (10) Den dag då operatörerna är skyldiga att se till att det berörda luftfartyget har kapacitet att driva datalänktjänster i enlighet med bilaga II till förordning (EG) nr 29/2009 bör anpassas så att det motsvarar den ändrade tillämpningsdagen för denna förordning. När det gäller detta krav på datalänk-kapacitet är det inte längre motiverat att skilja mellan luftfartyg på grundval av datum för deras individuella luftvärdighetsbevis. De undantag från detta krav för vissa kategorier av luftfartyg samt den särskilda regeln om nya statsluftfartyg för transport bör bevaras och de relevanta datumen bör anpassas i enlighet med detta i syfte att bibehålla den ändamålsenliga verkan av dessa bestämmelser. Endast med avseende på undantaget för luftfartyg som har ett första individuellt luftvärdighetsbevis utfärdat före den 1 januari 2014 och som är utrustade med datalänkutrustning som certifierats enligt ett av de relevanta Eurocae-dokumenten, bör nuvarande datum behållas åtminstone för närvarande, i avsaknad av klara och övertygande uppgifter som motiverar justering.
- (11) De åtgärder som fastställs i denna förordning, särskilt ändringen av tillämpningsdagen för förordning (EG) nr 29/2009, med förbehåll för behovet att på lämpligt sätt beakta alla flygsäkerhetsfrågor som kan uppstå i detta sammanhang, ska inte påverka befintliga möjligheter inom ramen för den anpassning av flygtrafikavgifterna som avses i artikel 16 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013<sup>(1)</sup>, eller ATFM-enhetens fördelning av ankomst- och avgångstider i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 255/2010<sup>(2)</sup> för att ta hänsyn till det faktum att vissa operatörer på frivillig basis redan kan ha utrustat eller kommer att utrusta sina luftfartyg med kapacitet att driva datalänktjänster före den ändrade tillämpningsdagen för förordningen, samt att vissa leverantörer av flygtrafikledningstjänster redan har genomfört DLS markinfrastruktur.
- (12) I enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 441/2014<sup>(3)</sup>, bör det kroatiska luftrummet läggas till det luftrum som omfattas av förordning (EG) nr 29/2009. Genomförandeförordning (EU) nr 441/2014 är dock tillämplig först från och med den 5 februari 2016. Med tanke på den aktuella ändringen av förordning (EG) nr 29/2009 bör genomförandeförordning (EU) nr 441/2014 av tydlighetsskäl upphävas och den ändring som föreskrivs i den förordningen bör införas i den här förordningen.
- (13) Förordning (EG) nr 29/2009 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (14) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet inrättad genom artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster (EUTL 128, 9.5.2013, s. 31).

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM), (EUTL 80, 26.3.2010, s. 10).

<sup>(3)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 441/2014 av den 30 april 2014 om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet. (EUTL 130, 1.5.2014, s. 37).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") (EUTL 96, 31.3.2004, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Förordning (EG) nr 29/2009 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.3 ska ersättas med följande:

”3. Denna förordning ska tillämpas på alla flygningar som klassificeras som allmän flygtrafik i enlighet med instrumentflygreglerna i allt luftrum ovanför flygnivå 285 (FL 285) enligt definitionen i del A och del B i bilaga I.”

2. I artikel 3 ska punkterna 2, 3, 4 och 5 ersättas med följande:

”2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska operatörer säkerställa att luftfartyg som används vid flygningar som avses i artikel 1.3 har förutsättningar att utföra de datalänktjänster som anges i bilaga II från och med den 5 februari 2020.

3. Punkt 2 ska inte tillämpas på

- a) luftfartyg vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före den 1 januari 2014 och som är utrustade med datalänkutrustning som certifierats enligt kraven i ett av de Eurocae-dokument som anges i punkt 10 i bilaga III,
- b) luftfartyg vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före den 31 december 2003 och som kommer att tas ur drift i det luftrum som avses i artikel 1.3 före den 31 december 2022,
- c) statsluftfartyg,
- d) luftfartyg som används i det luftrum som avses i artikel 1.3 för testning, leverans eller underhåll eller med datalänkkomponenter som är tillfälligt ur funktion enligt de villkor som anges i den tillämpliga minimiutrustningslista som krävs enligt punkt 1 i bilaga III och enligt förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

4. Medlemsstater som beslutar sig för att förse de nya statsluftfartyg för transport som tas i drift från och med den 1 januari 2019 med datalänkkapacitet som bygger på standarder som inte är specifika för militära operativa behov, ska säkerställa att de luftfartygen har förutsättningar att utföra de datalänktjänster som anges i bilaga II.”

3. I artikel 15 andra stycket ska ”den 7 februari 2013” ersättas med ”den 5 februari 2018”,

4. I bilaga I del B ska följande läggas till efter ”— Warszawa FIR”: ”— Zagreb FIR”.

#### Artikel 2

Genomförandeförordning (EU) nr 441/2014 ska upphöra att gälla.

#### Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 26 februari 2015.

På kommissionens vägnar  
Jean-Claude JUNCKER  
Ordförande