

**KOMMISSJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2015/310****2018/EØS/18/20****av 26. februar 2015****om endring av forordning (EF) nr. 29/2009 om fastsettelse av krav til datalinjetjenester i Det felles europeiske luftrom, og om oppheving av gjennomføringsforordning (EU) nr. 441/2014(\*)**

EUROPAKOMMISSJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkningsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen)<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 3 nr. 1 og 5, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I kommisjonsforordning (EF) nr. 29/2009<sup>(2)</sup> fastsettes krav til samordnet innføring av datalinjetjenester basert på luft-til-bakke-datakommunikasjon fra punkt til punkt.
- 2) Ytere av flysikringstjenester og operatører har rapportert om tekniske problemer i forbindelse med gjennomføringen av forordning (EF) nr. 29/2009, særlig utkopling av eksisterende luft-til-bakke-datakommunikasjon, kjent som kommunikasjonsavbrudd, som muliggjør datalinjetjenester og som overskrider akseptable ytelsesnivåer. Visse ytere av flysikringstjenester har derfor allerede truffet tiltak for å begrense bruken av datalinjetjenester til luftfartøyer som er utstyrt med særlig avionikk gjennom såkalte «hvite lister», for å redusere potensielle sikkerhetskONSEKVENSER av disse kommunikasjonsavbruddene i datalinjetjenesten.
- 3) På anmodning fra Kommisjonen har Det europeiske flysikkerhetsbyrå («EASA») gjennomført en undersøkelse<sup>(3)</sup> for å påvise den eller de grunnleggende årsakene til disse tekniske problemene og anbefale tiltak for å løse dem. Undersøkelsen viste at de tilfeldige kommunikasjonsavbruddene ikke kunne tilskrives en enkelt, forutsigbar årsak, men snarere en kombinasjon av faktorer knyttet til radiofrekvensmiljøet og den pågående gjennomføringen av datalinjeinfrastrukturen som et enkeltfrekvensnett. Det ble påvist at disse altfor hyppige, tilfeldige kommunikasjonsavbruddene reduserer nettets ytelse, noe som kan innebære en risiko for luftfartssikkerheten ved at flygernes og flygeledernes arbeidsbyrde øker, og det skaper forvirring som fører til dårligere situasjonsforståelse.
- 4) I sin undersøkelsesrapport konkluderte EASA med at akseptable datalinje ytelsesnivåer bare kan oppnås ved innføring av en flerfrekvensinfrastruktur, som også bør optimeres for å forebygge radiofrekvensforstyrrelser. EASA anbefaler å utarbeide og gjennomføre en tiltaksplan for ytterligere å utrede de påviste tekniske problemene og validere nødvendige tekniske løsninger. Disse tiltakene er imidlertid tidkrevende, og EASA anbefaler derfor å vurdere å endre anvendelsesdatoen for forordning (EF) nr. 29/2009 samt tidsfristene fastsatt i forordningen. EASA anbefaler dessuten at tiltaksplanen helst skal gjennomføres av innføringsforvaltningen som nevnt i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 409/2013<sup>(4)</sup>.
- 5) For særlig å håndtere flysikkerhetsaspektene ved datalinjetjenester i henhold til forordning (EF) nr. 29/2009 ustedet EASA 23. mai 2014 dessuten sikkerhetsinformasjonsmelding nr. 2014-14, der det anbefales at operatører går fra data til tale når de opplever en rekke brudd.
- 6) I samsvar med EASAs anbefalinger ga Kommisjonen SESAR-fellesforetaket i oppdrag å utarbeide en arbeidsplan for videre utredning av de påviste problemene, og for å gjennomføre de særlige tiltakene som EASA anbefalte. Arbeidsplanen,

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 56 av 27.2.2015, s. 30, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 190/2015 av 10. juli 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 3 av 12.1.2017, s. 21.

<sup>(1)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

<sup>(2)</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 29/2009 av 16. januar 2009 om fastsettelse av krav til datalinjetjenester i Det felles europeiske luftrom (EUT L 13 av 17.1.2009, s. 3).

<sup>(3)</sup> Det europeiske flysikkerhetsbyrås rapport «Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009», versjon 1.1 av 23.4.2014, dokumentreferanse 2014\_03\_24\_E4\_D\_51431\_REP\_DLS\_1.1

<sup>(4)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 409/2013 av 3. mai 2013 om definisjon av felles prosjekter, fastsettelse av en styringsordning og identifisering av stimulerings tiltak som støtter gjennomføringen av den europeiske hovedplanen for lufttrafikkstyring (EUT L 123 av 4.5.2013, s. 1).

som SESAR-fellesforetaket har framlagt, omfatter to faser av undersøkelser og utbedringstiltak som anses som nødvendige, særlig i forbindelse med problemene med bakkebasert datalinjeinfrastruktur samt utarbeiding og validering av tekniske luftbårne løsninger. De foreløpige resultatene og utbedringstiltakene forventes å foreligge innen 2016, mens ytterligere validering kan ta ytterligere to år.

- 7) Anvendelsesdatoen for forordning (EF) nr. 29/2009 bør derfor utsettes, særlig på grunn av de påviste tekniske vanskelighetene og den manglende ytelsen i datalinjeinfrastrukturen som allerede har ført til at visse avhjelpende tiltak er iverksatt, og deres mulige innvirkning på flysikkerheten, og ettersom de nødvendige undersøkelsene og tiltakene for å påvise og utbedre disse problemene forventes å være avsluttet i løpet av 2018.
- 8) Av de samme grunnene som er nevnt i betraktning 7, og for å opprettholde sammenhengen i kravene fastsatt i forordning (EF) nr. 29/2009, bør visse andre frister fastsatt i forordningen også endres.
- 9) For å levere og utføre de datalinjetjenester som bygger på validert bakkebasert datalinjekapasitet, bør datoene for anvendelse av kravene til bakkeutstyr for luftrommet angitt i del A og B i vedlegg I til forordning (EF) nr. 29/2009 endres for å sikre at bakkeinfrastrukturen er tilgjengelig 24 måneder før datoene for anvendelse av kravene til luftbåren side. Medlemsstatene med ansvar for luftrommet angitt i del B i nevnte vedlegg har imidlertid allerede fått en lengre frist for gjennomføring av den nødvendige bakkeinfrastrukturen for datalinjetjenester. Det er derfor ikke lenger berettiget å skille mellom luftrommet angitt i del A og B i vedlegget, når det gjelder anvendelsesdato.
- 10) I tillegg bør datoene for når operatørene må sikre at det berørte luftfartøyet har kapasitet til å utføre datalinjetjenestene i samsvar med vedlegg II til forordning (EF) nr. 29/2009 endres, slik at den tilsvarer den endrede anvendelsesdatoen for forordningen. Med hensyn til kravet om kapasitet til å utføre datalinjetjenester er det heller ikke lenger berettiget å skille mellom luftfartøyer på grunnlag av datoene for deres respektive luftdyktighetsbeviser. Unntakene fra disse kravene for visse kategorier av luftfartøyer, samt den særlige regelen for nye statlige luftfartøyer for transport, bør imidlertid opprettholdes, og de relevante datoene bør endres tilsvarende for å bevare reglenes virkning i praksis. Bare med hensyn til unntaket for luftfartøyer med eget luftdyktighetsbevis som er utstedt første gang før 1. januar 2014 og som er utstyrt med datalinjeutstyr som er sertifisert i henhold til et av de relevante Eurocae-dokumentene, bør de nåværende datoene opprettholdes, i hvert fall inntil videre, i fravær av klare og overbevisende opplysninger som motiverer en endring.
- 11) Tiltakene fastsatt i denne forordning, særlig endringen av anvendelsesdatoen for forordning (EF) nr. 29/2009, med forbehold for behovet for å ta tilstrekkelig hensyn til eventuelle flysikkerhetsproblemer som kan oppstå i denne forbindelse, berører ikke eksisterende muligheter i forbindelse med endring av flysikringsavgifter nevnt i artikkel 16 i kommisjonsforordning (EU) nr. 391/2013<sup>(1)</sup> eller tildeling av tidsluker for trafikkflytstyring (ATFM) i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 255/2010<sup>(2)</sup>, for å ta hensyn til det faktum at visse operatører allerede før den endrede anvendelsesdatoen for denne forordning frivillig har utstyrt eller kommer til å utstyre sine luftfartøyer med kapasitet til å utføre datalinjetjenester, og at visse ytere av lufttrafikkjenester allerede har gjennomført en bakkeinfrastruktur for datalinjetjenester.
- 12) I henhold til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 441/2014<sup>(3)</sup> skal det kroatiske luftrom tilføyes til det luftrom som omfattes av forordning (EF) nr. 29/2009. Forordning (EU) nr. 441/2014 får imidlertid anvendelse først fra 5. februar 2016. Med tanke på den aktuelle endringen av forordning (EF) nr. 29/2009 bør gjennomføringsforordning (EU) nr. 441/2014 av klarhetshensyn oppheves, og endringen i den forordningen bør derfor innføres i denne forordning.
- 13) Forordning (EF) nr. 29/2009 bør derfor endres.
- 14) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom nedsatt ved artikkel 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004<sup>(4)</sup> —

<sup>(1)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 391/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester (EUT L 128 av 9.5.2013, s. 31).

<sup>(2)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 255/2010 av 25. mars 2010 om fastsettelse av felles regler for trafikkflytstyring (EUT L 80 av 26.3.2010, s. 10).

<sup>(3)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 441/2014 av 30. april 2014 om endring av forordning (EF) nr. 29/2009 om fastsettelse av krav til datalinjetjenester i Det felles europeiske luftrom (EUT L 130 av 1.5.2014, s. 37.)

<sup>(4)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1).

VEDTATT DENNE FORORDNING:

#### *Artikkel 1*

I forordning (EF) nr. 29/2009 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 skal nr. 3 lyde:

«3. Denne forordning får anvendelse på alle flyginger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk i samsvar med instrumentflygereglene i luftrommet over FL 285 som definert i vedlegg I, del A og B.»

2) I artikkel 3 skal nr. 2, 3, 4 og 5 lyde:

«2. Uten at det berører nr. 3, skal operatørene sikre at luftfartøyer som gjennomfører flyginger som omhandlet i artikkel 1 nr. 3, er i stand til å utføre de datalinjetjenester som er definert i vedlegg II, fra og med 5. februar 2020.

3. Nummer 2 får ikke anvendelse på

- a) luftfartøyer med eget luftdyktighetsbevis som er utstedt for første gang før 1. januar 2014, og som er utstyrt med datalinjeutstyr som er sertifisert i henhold til kravene i et av Eurocae-dokumentene angitt i nr. 10 i vedlegg III,
- b) luftfartøyer med eget luftdyktighetsbevis som er utstedt for første gang før 31. desember 2003, og som vil bli tatt ut av drift i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3 før 31. desember 2022,
- c) statlige luftfartøyer,
- d) luftfartøyer som flyr i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3 med henblikk på prøving, levering eller vedlikehold eller med datalinjekomponenter som er midlertidig ute av drift i henhold til vilkårene fastsatt i den gjeldende minsteutstyrlisten som kreves i henhold til nr. 1 i vedlegg III til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

4. Medlemsstater som beslutter å utstyre nye statlige luftfartøyer beregnet på transport som settes i drift etter 1. januar 2019, med datalinjekapasitet på grunnlag av standarder som ikke gjelder særskilt for militære driftskrav, skal sikre at disse luftfartøyene er i stand til å utføre datalinjetjenestene definert i vedlegg II.»

3) I artikkel 15 annet ledd endres «7. februar 2013» til «5. februar 2018».

4) I vedlegg I, del B, tilføyes følgende etter «— Warszawa FIR,»: «— Zagreb FIR,».

#### *Artikkel 2*

Gjennomføringsforordning (EU) nr. 441/2014 oppheves.

#### *Artikkel 3*

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 26. februar 2015.

*For Kommisjonen*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Formann*