



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 14. Februar 2020
(OR. en)

6052/20

TRANS 56
DELECT 23

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 13. Februar 2020

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: C(2020) 710 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 13.2.2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 in Bezug auf die Pistensicherheit und Luftfahrt Daten

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2020) 710 final.

Anl.: C(2020) 710 final



Brüssel, den 13.2.2020
C(2020) 710 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 13.2.2020

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 in Bezug auf die Pistensicherheit und
Luftfahrt Daten**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Pistensicherheit gehört zu den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ermittelten Ereigniskategorien mit hohem Unfallrisiko. Weltweit kommt es hier zu den meisten Unfällen. Einige der auf Ebene der ICAO oder auf europäischer Ebene entwickelten Empfehlungen, die zur Minderung der einschlägigen Risiken beitragen, wurden jedoch nicht in den Rechtsrahmen der EU für Flugplätze übernommen. Diese Empfehlungen beziehen sich hauptsächlich auf die Bereiche Fahrzeugbetrieb, Kommunikation und sonstige Betriebsverfahren, auf Maßnahmen im Zusammenhang mit der Instandhaltung sowie die Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche. Das Hauptziel dieser Initiative besteht darin, die mit der Pistensicherheit verbundenen Sicherheitsrisiken zu verringern, indem einige bestehende organisatorische und betriebliche Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 geändert und neue Bestimmungen eingeführt werden, die vor allem auf die in den ICAO-Anhängen 14 und 15 enthaltenen Bestimmungen, die Empfehlungen der EAPPRI und EAPPRE (European Action Plans for the Prevention of Runway Incursions and Excursions) sowie auf die von den Unfalluntersuchungskommissionen Norwegens und Schwedens an die EASA gerichteten Sicherheitsempfehlungen sowie auf nicht an die EASA gerichtete Sicherheitsempfehlungen zurückgehen. Darüber hinaus dient sie der Anpassung an ICAO-Anhang 14 Band I „Aerodrome Design and Operations“, 8. Ausgabe, und ICAO-Dok. 9981 „Procedures for Air Navigation Services – Aerodromes“, 2. Ausgabe, in Bezug auf die ab November 2020 weltweit geltende Bewertung und Meldung des Zustands von Pistenoberflächen.

Um das bestehende Sicherheitsniveau des Flugplatzbetriebs aufrechtzuerhalten bzw. zu verbessern, sollten die Flugplatzbetreiber für die Zwecke der Flugberatungsdienste ein hohes Qualitätsniveau der Luftfahrtdaten und Luftfahrtinformationen als Teil der Luftfahrtdatenkette – von der Datengenerierung bis zur Bereitstellung von Daten – sicherstellen. Daher sollten mit Blick auf die Folgen, die das Flugverkehrsmanagement und die Flugsicherung auf das Agieren von Piloten und den Flughafenbetrieb haben, die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 Vorgaben für die Qualität der Verwaltung von Luftfahrtdaten enthalten.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Die EASA hat am 24. Juni 2019 eine abschließende Stellungnahme abgegeben, nachdem sie bereits in einem Vermerk („Notice of Proposed Amendment“) eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 vorgeschlagen hatte. Diese Stellungnahme wurde durch eine Folgenabschätzung und umfassende Konsultationen der Interessenträger, einschließlich der Mitgliedstaaten, unterstützt. Nach Artikel 128 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 hat die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen konsultiert. Der Entwurf des delegierten Rechtsakts wurde der Sachverständigengruppe der Kommission, an der auch Vertreter der Mitgliedstaaten teilnehmen, auf ihrer Sitzung am 24. Oktober 2019 vorgelegt. Auf dieser Sitzung wurde ausführlich erläutert, wie die Stellungnahmen der Mitgliedstaaten berücksichtigt wurden.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Kommission ist nach Artikel 128 befugt, delegierte Rechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf die erforderlichen Merkmale und Funktionen der Flugplatzbetreiber und des Flugplatzbetriebs zu erlassen.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 13.2.2020

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 in Bezug auf die Pistensicherheit und Luftfahrt Daten

(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 Rates¹, insbesondere auf Artikel 39 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission² sind Anforderungen und Verwaltungsverfahren für Flugplätze, auch in Bezug auf ihr Management, ihren Betrieb, ihre Zertifizierung und ihre Aufsicht festgelegt.
- (2) Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 enthält allgemeine Anforderungen an Flugplatzbetreiber hinsichtlich der Verwaltung von Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen. Zur Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung des bestehenden Sicherheitsniveaus des Flugplatzbetriebs sollten die Flugplatzbetreiber verpflichtet werden, für die Zwecke der Flugberatungsdienste ein hohes Qualitätsniveau der Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen als Teil der Luftfahrt Datenkette – von der Datengenerierung bis zur Bereitstellung der Daten – sicherzustellen. Hierfür sollten die Anforderungen an die Datenqualität auf Betriebsebene ähnlich wie die für ATM/ANS-Anbieter geltenden Anforderungen, insbesondere in Bezug auf Datenschutz, Datenkatalog und Datenaustausch, weiter vervollständigt werden.
- (3) Die Pistensicherheit gehört zu den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ermittelten Ereigniskategorien mit hohem Unfallrisiko. Weltweit sind die meisten Unfälle auf die Pistensicherheit zurückzuführen. Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sollte daher geändert werden, damit die Anzahl der auf die Pistensicherheit zurückzuführenden Unfälle und schweren Störungen, wie das Eindringen von Objekten in die Piste, aber auch andere sicherheitsrelevante Ereignisse, wie ein Verwechseln der Piste, Kollisionen am Boden und ein Abkommen von der Piste verringert werden können.

¹ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

² Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1).

- (4) Ausbildungsprogramme und Befähigungsüberprüfungen, wie beispielsweise Erst- und Auffrischungslehrgänge, für das Betriebspersonal sollten in allen Mitgliedstaaten harmonisiert werden, indem gemeinsame, von den Flugplatzbetreibern einzuhaltende Ausbildungsanforderungen festgelegt werden.
- (5) Die Flugplatzbetreiber sollten Aufzeichnungen über den Ausbildungsverlauf, Zulassungen von Fahrern, Fahrzeugzulassungen und -instandhaltung sowie die Sprachkompetenz führen.
- (6) Der derzeitige Rechtsrahmen enthält keine Anforderungen an die Generierung von NOTAM (Nachrichten für Luftfahrer) durch den Flugplatzbetreiber. Dies hat zu Rechtsunsicherheit darüber geführt, wann, aus welchen Gründen und unter welchen Bedingungen ein Flugplatzbetreiber eine möglicherweise sicherheitsrelevante NOTAM generieren muss. Daher sollte mit der Änderung der Rechtsrahmen für die Generierung und Veröffentlichung von NOTAM durch den Flugplatzbetreiber unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Anhang 15 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) vervollständigt werden.
- (7) Die Untersuchungen von Unfällen haben gezeigt, dass eine signifikante Ursache für das Abkommen von der Piste, insbesondere wenn diese nass oder kontaminiert ist, darin besteht, dass die Standards für die Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche nicht harmonisiert sind. Daraufhin hat die ICAO in mehreren Anhängen des Abkommens von Chicago eine Reihe von Richtlinien und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) geändert und umfangreiche Anleitungen erstellt, um ein weltweit harmonisiertes Meldeformat für die Bewertung und Meldung des Zustands von Pistenoberflächen festzulegen.
- (8) Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sollte daher dahingehend geändert werden, dass die geltenden ICAO-Richtlinien und Empfehlungen für die Bewertung und Meldung des Zustands von Pistenoberflächen auch mit Hilfe neuer Begriffsbestimmungen umgesetzt werden. Um das Ziel der von der ICAO angestrebten globalen Harmonisierung zu erreichen, sollten die geänderten Anforderungen am 5. November 2020, dem von der ICAO festgelegten Termin, in Kraft treten.
- (9) Flughafenpersonal sollte aktuelle Informationen zur Betriebssituation zum Zeitpunkt der Übergabe betrieblicher Tätigkeiten erhalten, damit das Risiko gering gehalten wird, dass es zu einem Ereignis aufgrund einer irrigen Annahme bei der Übergabe kommt.
- (10) Fremdkörperbruchstücke (FOD) auf den Rollfeldern und dem Vorfeld stellen ein signifikantes Sicherheitsrisiko für den Betrieb an Flugplätzen dar. Die Maßnahmen zur wirksamen Eindämmung dieses Risikos sollten auf den Richtlinien und Empfehlungen sowie auf den Anleitungen der ICAO und international anerkannten Praktiken beruhen.
- (11) Fahrzeugführer, Zustand und Eignung von Fahrzeugen sowie deren Kommunikations- und Überwachungs-ausrüstung sind ebenfalls mitverantwortlich für Sicherheitsereignisse auf den Pisten und Schäden an Luftfahrzeugen. Die Bedingungen für die Zulassung von Fahrern und Fahrzeugen sollten verschärft werden, und es sollten neue Vorschriften für den Betrieb von Fahrzeugen auf den Bewegungsflächen und anderen Betriebsflächen des Flugplatzes festgelegt werden.
- (12) Anhand der Sicherheitsempfehlungen und des Feedbacks von Mitgliedstaaten und Interessenträgern stellte die Kommission fest, dass die Lageerfassung zwischen den

Piloten, dem Personal des Flugverkehrsdienstes und den auf dem Rollfeld befindlichen Fahrzeugführern verbessert werden muss, um das Eindringen von Objekten in die Pisten zu vermeiden. Daher sollte sichergestellt werden, dass die Sprachkenntnisse in Englisch von Fahrzeugführern, die sich auf dem Rollfeld eines Flugplatzes befinden, der jeweiligen Betriebsebene entsprechen. Allerdings kann es auch vorkommen, dass die Verwendung einer solchen Sprache auf einigen Flugplätzen die Pistensicherheit nicht unbedingt verbessert. Daher sollten die zuständigen Behörden berechtigt sein, von der Anforderung der Kenntnisse der englischen Sprache abzuweichen, sofern eine Sicherheitsbewertung dies für einen oder mehrere Flugplätze bestätigt.

- (13) Die Anzahl der Fahrzeuge auf einem Flugplatz sollte auf die Fahrzeuge beschränkt werden, die für die Gewährleistung der Betriebssicherheit benötigt werden. Angesichts des Problems der Verwechslung von Rufzeichen sollten diese Fahrzeuge angemessen, beispielsweise mit Funk oder Beleuchtung, ausgestattet sein. Ausnahmen sollten für Fahrzeuge gelten, die die Betriebsbedingungen nicht erfüllen, aber vorübergehend in den Flugplatz einfahren und innerhalb des Flugplatzes betrieben werden müssen. Um sicherzustellen, dass die Rechtsvorschriften der Union mit den ICAO-Richtlinien harmonisiert werden, sollten sich die für einen Flugplatz geltenden Fahrvorschriften auf die Anhänge 2 und 14 des Abkommens von Chicago und die ICAO-Anleitung Doc 4444 PANS-ATM stützen.
- (14) Untersuchungen von Unfällen und schweren Störungen beim Schleppen eines Luftfahrzeugs lassen den Schluss zu, dass eine fehlende Lageerfassung, unzureichende Freigaben von Luftfahrzeugen und eine unzureichende oder unsachgemäße Beleuchtung des geschleppten Luftfahrzeugs in der Nacht Faktoren sind, die zu Schäden an Luftfahrzeugen beitragen. Daher sollte die Sicherheit während des Schleppens von Luftfahrzeugen verbessert werden, indem Maßnahmen hinsichtlich Wegführung, Einweisung, Beleuchtung, Kommunikationsverfahren und Koordinierung verschiedener Akteure sowie konkrete Maßnahmen bei widrigen Witterungsverhältnissen oder Wetterbedingungen eingeführt werden.
- (15) Mit entsprechenden Vorschriften sollte geklärt werden, welche mobilen Objekte, außer Fahrzeugen, an einem Flugplatz beleuchtet werden sollten. Dies dient auch der Beseitigung von Unstimmigkeiten in Bezug auf die Bereiche des Flugplatzes, für die die Markierungs- und Beleuchtungsanforderungen für Fahrzeuge gelten.
- (16) Zur Erhöhung der Sicherheit, Ordnungsmäßigkeit und Effizienz des Betriebs sollten Standardrollbahnen auf den Flugplätzen eingerichtet werden. Sofern sie durch das Führungs- und Kontrollsystem für den Bodenverkehr an einem Flugplatz unterstützt werden, sollte der Betrieb von Luftfahrzeug-Transpondern in Erwägung gezogen werden.
- (17) Die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit dem Eindringen von Objekten in die Pisten deutet auf Mängel bei den Kommunikationsverfahren zwischen den Flugverkehrsdiensten und den Fahrzeugführern sowie anwesenden Personen hin, die sich der Lage nicht bewusst sind. Daher sollten für die Kommunikation zwischen dem Flugplatzbetreiber und der Flugverkehrsdienststelle koordinierte Verfahren eingerichtet werden, um Fragen wie zu verwendende Sprachen, Frequenzen, Anwesenheit von Personen auf dem Rollfeld, der Einsatz von Signalen und sonstiger Kommunikationsmittel im Falle von Kommunikationsstörungen zu regeln. Diese Verfahren sollten die Verbreitung signifikanter flugplatzbezogener Informationen durch Funkkommunikation abdecken.

- (18) Zur Vermeidung weiterer Ereignisse, die durch die Anwesenheit von Personen auf der Bewegungsfläche verursacht werden, sollte unbefugten Personen der Zutritt zum Rollfeld und anderen Kontrollbereichen untersagt werden. Zur Kontrolle der Bewegung von Personen sollten Maßnahmen ergriffen werden.
- (19) Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 regelt nicht ausdrücklich die Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers hinsichtlich des Betriebs unter winterlichen Bedingungen. Zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Union an die ICAO-Richtlinien der Anhänge 14 und 15 des Abkommens von Chicago sollten Verpflichtungen für Flugplätze eingeführt werden, die längeren Winterzeiten mit komprimiertem Schnee oder Eis ausgesetzt sind. Diese Verpflichtungen sollten auf den bestehenden Verfahren nach Rückmeldung durch die Flugzeughersteller und der ICAO beruhen.
- (20) Um die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Union mit den ICAO-Richtlinien zu gewährleisten, sollte der Flugplatzbetreiber verpflichtet sein, den Zustand der Pistenoberfläche zu bewerten und einen Code für den Zustand der Piste (Runway Condition Code, RWYCC) zuzuweisen.
- (21) Das Instandhaltungsprogramm eines Flugplatzes sollte sicherstellen, dass die für den Betrieb des Flugplatzes erforderlichen Einrichtungen, Systeme, Fahrzeuge und Ausrüstungen die Sicherheit, Ordnungsmäßigkeit und Effizienz der Flugsicherung nicht beeinträchtigen. Das Instandhaltungsprogramm sollte die Grundsätze der menschlichen Faktoren gemäß Anhang 14 des Abkommens von Chicago beachten, und der Flugplatzbetreiber sollte über die Mittel verfügen, um das Instandhaltungsprogramm wirksam durchführen zu können.
- (22) Die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 in Bezug auf die Instandhaltung des Pistenbelags, insbesondere hinsichtlich der Reibungseigenschaften der Pistenoberfläche, sollten mit den ICAO-Richtlinien harmonisiert werden, um die Gefahren eines Abkommens von der Piste, auch durch Fremdkörper, zu mindern.
- (23) Auf der Grundlage der einschlägigen Bestimmungen von Anhang 14 des Abkommens von Chicago sollte die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 durch verbesserte Anforderungen an die Instandhaltung des Stromversorgungsnetzes des Flugplatzes und neue Anforderungen an die Instandhaltung der Flugplatzbefeuerung ergänzt werden. Darüber hinaus sollten spezifische Anforderungen an die Instandhaltung von Zeichen und Markierungen auf dem Flugplatz aufgenommen werden.
- (24) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat Durchführungsbestimmungen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission mit den Stellungnahmen Nr. 02/2018 und 03/2019 gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c und Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegt.
- (25) Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014

Die Anhänge I, III und IV der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 werden gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2
Inkrafttreten und Geltungsbeginn

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Die Punkte (3)(d), (3)(e), (3)(c)(d)(4), (3)(q) und (3)(r) des Anhangs gelten ab dem 5. November 2020.

Die Punkte (2)(a), (3)(a) und (b) des Anhangs gelten ab dem 27. Januar 2022.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 13.2.2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN