



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Notifizierung von Abweichungen von den Anhängen 1, 3 und 4, Anhang 6 Teile I, II und III, Anhang 10 Bände I und II, Anhang 11, Anhang 14 Bände I und II, Anhang 15 und Anhang 16 Bände I, II und III des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt betreffend den Aufschieb der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans, zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft

- den im Namen der Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu vertretenden Standpunkt im Hinblick auf die der ICAO zu notifizierenden Abweichungen in Bezug auf die folgenden Änderungsanträge zu den Anhängen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, die vom ICAO-Rat auf seiner 219. Tagung angenommen und wie folgt veröffentlicht wurden:
 - ICAO-Rundschreiben 20/19 zur Annahme des Änderungsantrags 176 zu Anhang 1
 - ICAO-Rundschreiben 20/16 zur Annahme des Änderungsantrags 79 zu Anhang 3
 - ICAO-Rundschreiben 20/23 zur Annahme des Änderungsantrags 61 zu Anhang 4
 - ICAO-Rundschreiben 20/18 zur Annahme des Änderungsantrags 44 zu Anhang 6 Teil I
 - ICAO-Rundschreiben 20/31 zur Annahme des Änderungsantrags 37 zu Anhang 6 Teil II
 - ICAO-Rundschreiben 20/32 zur Annahme des Änderungsantrags 23 zu Anhang 6 Teil III
 - ICAO-Rundschreiben 20/20 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band I
 - ICAO-Rundschreiben 20/21 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band II
 - ICAO-Rundschreiben 20/39 zur Annahme des Änderungsantrags 52 zu Anhang 11
 - ICAO-Rundschreiben 20/35 zur Annahme des Änderungsantrags 15 zu Anhang 14 Band I
 - ICAO-Rundschreiben 20/22 zur Annahme des Änderungsantrags 9 zu Anhang 14 Band II
 - ICAO-Rundschreiben 20/24 zur Annahme des Änderungsantrags 41 zu Anhang 15
 - ICAO-Rundschreiben 20/28 zur Annahme des Änderungsantrags 13 zu Anhang 16 Band I
 - ICAO-Rundschreiben 20/29 zur Annahme des Änderungsantrags 10 zu Anhang 16 Band II
 - ICAO-Rundschreiben 20/30 zur Annahme des Änderungsantrags 1 zu Anhang 16 Band III
- den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 221. Tagung des ICAO-Rates im Hinblick auf die geplante Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II betreffend den Aufschieb der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans zu vertreten ist;
- den Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem die ICAO die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II in einem Rundschreiben angekündigt hat, in dem die Mitgliedstaaten aufgefordert werden,

entweder ihre Ablehnung mitzuteilen oder etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mit der angenommenen Maßnahme zu notifizieren.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“) dient der Regulierung der internationalen Luftfahrt. Mit dem am 4. April 1947 in Kraft getretenen Abkommen von Chicago wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.

Alle EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Abkommens von Chicago.

2.2. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Zweck und Ziel der Organisation ist die Entwicklung von Grundsätzen und Techniken für die internationale Flugsicherung und die Förderung der Planung und Weiterentwicklung des internationalen Luftverkehrs.

Dem ICAO-Rat, einem ständigen Gremium der ICAO, gehören 36 Vertragsstaaten an, die von der ICAO-Versammlung für einen Zeitraum von drei Jahren gewählt werden. In den Jahren 2019 bis 2022 waren sieben EU-Mitgliedstaaten im ICAO-Rat vertreten.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago gehört es zu den Pflichten des ICAO-Rates, internationale Richtlinien und Empfehlungen („SARP“) – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

Nach der Annahme solcher Maßnahmen sind die ICAO-Staaten verpflichtet, in Bezug auf diese Maßnahmen entweder ihre Ablehnung, etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mitzuteilen, bevor die Maßnahmen in Kraft treten und rechtsverbindlich werden.

Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat — wenn er es für undurchführbar erachtet, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein Verfahren anzupassen, oder wenn er es für notwendig hält, Regeln zu erlassen oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den Vorgaben einer internationalen Richtlinie abweichen — unverzüglich die ICAO über die Unterschiede zwischen seiner eigenen Praxis und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis setzen.

2.3. Die auf der 219. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommenen Rechtsakte und ihr Verhältnis zu den bestehenden Unionsvorschriften

Auf seiner 219. Tagung hat der ICAO-Rat die im vorstehenden Abschnitt 1 aufgeführten Anträge zur Änderung von Anhängen des Abkommens von Chicago angenommen. Mit den ICAO-Rundschreiben werden die ICAO-Vertragsstaaten über die Annahme der Änderungsanträge unterrichtet und gleichzeitig an ihre Verpflichtungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago erinnert, der ICAO etwaige Abweichungen zu notifizieren.

Nachstehend wird ein Überblick über die verschiedenen Anträge zur Änderung der Anhänge gegeben, die der ICAO-Rat auf seiner 219. Tagung angenommen hat; weitere Einzelheiten sind dem Anhang zum Vorschlag für einen Beschluss des Rates zu entnehmen.

2.3.1. Änderungsantrag 176 zu Anhang 1 über die Lizenzierung von Luftfahrtpersonal

Der Änderungsantrag 176 zu ICAO-Anhang 1 basiert auf Empfehlungen, die von der ICAO-Taskforce für kompetenzbasierte Ausbildung und Beurteilung (CBTA-TF) und dem ICAO-Sekretariat ausgearbeitet wurden, und betrifft die Anpassung an Änderungsantrag 5 zu den Verfahren für Flugsicherungsdienste – Ausbildung (PANS-TRG, Dok. 9868)/neue Begriffsbestimmungen. Zudem sollen die Anforderungen an Flugdienstberater („flight operations officers“ oder „flight dispatchers“) aktualisiert, eine Änderung der Bestimmungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und eine Verschiebung ihrer Anwendbarkeit vorgesehen sowie Bestimmungen für Lehrberechtigte, die Fluglotsen am Arbeitsplatz ausbilden, eingeführt werden.

Die Änderungen betreffen die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 über das fliegende Personal¹, die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit² und die Verordnung (EU) 2015/340 über Fluglotsen³. Die Änderungen werden im Wesentlichen durch EU-Rechtsvorschriften abgedeckt. Einige Änderungen sind erforderlich, um den Wortlaut der Begriffsbestimmungen anzupassen sowie redaktionellen Änderungen und einer Anforderung an die Aufsicht durch einen geeigneten Fluglotsenlehrer Rechnung zu tragen. Für letztere Änderung sowie für die Umsetzung einiger Begriffsbestimmungen in EU-Recht müssen der ICAO für einen bestimmten Zeitraum Abweichungen notifiziert werden. Die entsprechenden Änderungen der EU-Vorschriften sollen 2020 und 2021 vorgenommen werden.

2.3.2. Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 über den Wetterdienst für die internationale Flugsicherung

Gemäß Änderungsantrag 79 zu ICAO-Anhang 3 muss die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission⁴ aktualisiert werden.

Bei einer überwiegenden Mehrheit der Änderungen wird von minimalen Auswirkungen auf die Interessenträger in der EU und einer insgesamt positiven Wirkung auf Sicherheit und Effizienz des Betriebs ausgegangen. In einer Reihe von Fällen werden Software-Aktualisierungen erforderlich sein, die in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen stehen und als handhabbar gelten. Es wird davon ausgegangen, dass viele der Änderungen bis zum dritten Quartal 2021 gemäß den entsprechenden von der EASA

¹ Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

² Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

³ Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission (ABl. L 63 vom 6.3.2015, S. 1).

⁴ Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

eingeleiteten Verfahren unverändert in die EU-Verordnungen übernommen werden. Bis zu ihrer rechtlichen Annahme müssen viele der Änderungen als Abweichungen notifiziert werden.

2.3.3 Änderungsantrag 61 zu Anhang 4 über Luftfahrkarten

Gemäß Punkt AIS.OR.325(a)(2) und (3) „Luftfahrkarten“ der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission müssen Anbieter von Flugberatungsdiensten (AIS) unter anderem sicherstellen, dass dort, wo sie verfügbar sind, Flugplatz-/Hubschrauberflugplatzkarten und Flugplatzrollkarten in das Luftfahrthandbuch (AIP) aufgenommen oder den AIP-Empfängern gesondert zur Verfügung gestellt werden. Der Rechtsrahmen wird im Laufe des Jahres 2020 geändert, um dieser Änderung Rechnung zu tragen. Folglich sollten am 4. November 2021 keine Abweichungen mehr zwischen den Verordnungen und/oder Praktiken der Union und den Bestimmungen von Anhang 4, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 61, bestehen.

2.3.4. Änderungsantrag 44 zu Anhang 6 Teil I über den Betrieb von Luftfahrzeugen – Allwetterflugbetrieb

Bis dem Änderungsantrag 44 zu Anhang 6 Teil I durch eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 Rechnung getragen wird, sollten Abweichungen in Bezug auf die ICAO-Richtlinie 4.2.8.2 und die Begriffsbestimmungen notifiziert werden. Es sei darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten bereits eine Abweichung von der ICAO-Richtlinie 4.2.8.1.1 hätten notifizieren müssen, da die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 derzeit nur eine betriebliche Anrechnung für Flugführungsanzeigen (Head-up Displays) und EVS-Systeme (Enhanced Vision System) erlaubt.⁵

2.3.4.1. Harmonisierung der Bedingungen für Bewilligungen, Annahmen und Genehmigungen (AAA)

Diese Änderung erfordert die Notifizierung einer Abweichung, obwohl die Mitgliedstaaten bereits eine Abweichung in Bezug auf die Richtlinien und Empfehlungen (SARP) im Zusammenhang mit dem EDTO-Betrieb hätten vorlegen müssen, da dieses Konzept noch nicht in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012⁶ umgesetzt wurde (stattdessen wird der Begriff Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS) verwendet).⁷

2.3.4.2. Artikel 83a

Diese Änderung des Anhangs erfordert das Mitführen einer beglaubigten Kopie der Zusammenfassung der auf der Grundlage von Artikel 83a des Abkommens von Chicago geschlossenen Vereinbarung an Bord. Darüber hinaus wird mit der neuen Anlage 10 zu Anhang 6 Teil I ein standardisiertes Muster einer Zusammenfassung der Vereinbarung eingeführt. Es enthält alle erforderlichen relevanten Informationen und stellt den Betreibern ein Muster zum Mitführen bei Vorfeldinspektionen oder anderen Prüftätigkeiten zur Verfügung, um Missverständnisse bei der Inspektion von Luftfahrzeugen auszuräumen, für die eine Vereinbarung nach Artikel 83a gilt. Ferner ist vorgeschrieben, dass die

⁵ Als Reaktion auf Änderungsantrag 38 zu Anhang 6 Teil I wie im ICAO-Rundschreiben An 11/1.3.27-14/9 angekündigt.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

⁷ Als Reaktion auf Änderungsantrag 38 zu Anhang 6 Teil I wie im ICAO-Rundschreiben An 11/1.3.27-14/9 angekündigt.

Zusammenfassung der Vereinbarung der ICAO übermittelt wird, wenn eine Vereinbarung nach Artikel 83a zur Registrierung vorgelegt wird.

Gemäß dem mit der Verordnung (EU) 2018/1139⁸ und ihren Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten geschaffenen Rechtsrahmen erfolgt die Übertragung der Funktionen des Eintragungsstaats zwischen den EU-Mitgliedstaaten durch das EU-Regulierungssystem in einer Weise, die den Zielen des Artikels 83a des Abkommens von Chicago in vollem Umfang entspricht. Dieses System gilt für alle Luftfahrzeuge, die im Register eines EU-Mitgliedstaats eingetragen sind und von einem Betreiber betrieben werden, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat hat, der die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats wahrnimmt.

Es wird davon ausgegangen, dass die neu angenommenen SARP einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Betreiber mit sich bringen werden, um ein (nicht sicherheitsrelevantes) Problem für Vorfeldinspektoren zu lösen. Darüber hinaus ändert die ICAO ihre Registrierungsvorschriften, um die Registrierung von gemäß Artikel 83a geschlossenen Vereinbarungen über ein interaktives internetgestütztes System zu ermöglichen. Wenn weltweit auf ein solches System zugegriffen werden kann, ist das Mitführen des Dokuments an Bord von Luftfahrzeugen noch fragwürdiger.

Es ist nicht vorgesehen, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu ändern, um die Einhaltung dieser speziellen ICAO-Richtlinie zu gewährleisten.

Daher sollte eine Abweichung von den neuen ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen notifiziert werden.

2.3.4.3. *Zuverlässige Energiequelle für Flugschreiber für Leichtflugzeuge*

Absturz sichere Flugschreiber (wie Flugdatenschreiber (FDR) oder Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR)) müssen elektrische Energie aus einer Quelle beziehen, die für ihren Betrieb höchstmögliche Zuverlässigkeit bietet. Für in Leichtflugzeugen verwendete Flugschreiber (z. B. Cockpit-Tonaufzeichnungssysteme (CARS) oder Luftfahrzeug-Datenaufzeichnungssysteme (ADRS)) gibt es keine derartigen Bestimmungen. Für Flugzeuge, für die erstmals nach 2016 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, wurde eine neue ICAO-Richtlinie (Richtlinie 1.6 in Anhang 6 Teil I Anlage 8) eingeführt, wonach Flugschreiber für Leichtflugzeuge an eine Energiequelle angeschlossen werden müssen, die eine ordnungsgemäße und zuverlässige Aufzeichnung in ihrer Betriebsumgebung gewährleistet.

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 965/2012 müssen einige Kategorien von Leichtflugzeugen, die im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden, mit einem Flugschreiber für Leichtflugzeuge ausgerüstet sein, wenn dem betreffenden Luftfahrzeug erstmals am oder nach dem 5. September 2022 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde (siehe Punkt CAT.IDE.A.191 in Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012). Sollten die Anforderungen der neuen ICAO-Richtlinie 1.6 in Anhang 6 Teil I Anlage 8 in die EU-Bestimmungen übernommen werden, wären sie nur auf diese Kategorien von Leichtflugzeugen anwendbar, es sei denn, eine weitere Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie in die EU-Vorschriften und die Erweiterung des Anwendungsbereichs wären für

⁸ 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 (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

die Sicherheit und Effizienz des Betriebs von Vorteil. Da die neue ICAO-Richtlinie in einer Anlage zu Anhang 6 Teil I enthalten ist, sollte im Hinblick auf die Anlage zudem eine Erklärung über die Übereinstimmung oder Abweichung in Bezug auf die Richtlinie, die das Mitführen eines Flugschreibers für Leichtflugzeuge vorschreibt, abgegeben und auf diese Anlage Bezug genommen werden. Aus diesem Grund sollte eine Abweichung notifiziert werden.

2.3.4.4. *Aufzeichnung von Meldungen im Rahmen der Datenlink-Kommunikation*

Die ICAO-Richtlinie 6.3.3.1.2 in Anhang 6 Teil I wurde nicht in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt. Die Mitgliedstaaten sollten bereits eine Abweichung von dieser Richtlinie notifiziert haben.⁹ Auch in Bezug auf Änderungsantrag 44 wird weiterhin eine Abweichung vorliegen.

2.3.4.5. *Ortung eines Luftfahrzeugs in Not*

Die Bestimmungen über die Ortung eines Luftfahrzeugs in Not wurden in Punkt CAT.GEN.MPA.210 des Anhangs IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt, der für einige Flugzeugkategorien gilt, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2023 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde. Der Änderungsantrag zu ICAO-Richtlinie 6.18.1 wird diese Richtlinie besser an Punkt CAT.GEN.MPA.210 angleichen, sodass sie für Flugzeuge gilt, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2023 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde. Die notifizierte Abweichung zu ICAO-Richtlinie 6.18.1 sollte jedoch beibehalten werden, da die Kriterien für die höchstzulässige Startmasse (MCTOM) und die höchstzulässige betriebliche Fluggastsitzanzahl (MOPSC) in Richtlinie 6.18.1 und in Punkt CAT.GEN.MPA.210 voneinander abweichen.

2.3.5. *Änderungsantrag 37 zu Anhang 6 Teil II über den Betrieb von Luftfahrzeugen*

2.3.5.1. *Allwetterflugbetrieb*

Bis zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, sollten Abweichungen in Bezug auf die Begriffsbestimmungen notifiziert werden. Die Mitgliedstaaten hätten bereits eine Abweichung gegenüber ICAO-Richtlinie 2.2.2.2.1.1 notifizieren müssen, da die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 derzeit nur eine betriebliche Anrechnung für Flugführungsanzeigen (Head-up Displays) und EVS-Systeme (Enhanced Vision System) erlaubt.¹⁰

Die Mitgliedstaaten hätten bereits eine Abweichung gegenüber ICAO-Richtlinie 2.2.2.2.1 notifizieren müssen, da die Bestimmung in Anhang VI (Teil-NCC) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 an den Betreiber und nicht an den verantwortlichen Piloten gerichtet ist; für den Flugbetrieb bei geringer Sicht (LVO) richtet sich die Bestimmung gemäß Anhang V (Teil-SPA) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 an die zuständige Behörde.

2.3.5.2. *Artikel 83a*

Diese Änderung des Anhangs erfordert das Mitführen einer beglaubigten Kopie der Zusammenfassung der auf der Grundlage von Artikel 83a des Abkommens von Chicago geschlossenen Vereinbarung an Bord. Darüber hinaus wird mit der neuen Anlage 10 zu Anhang 6 Teil I ein standardisiertes Muster einer Zusammenfassung der Vereinbarung eingeführt. Es enthält alle erforderlichen relevanten Informationen und stellt den Betreibern ein Muster zum Mitführen bei Vorfeldinspektionen oder anderen Prüftätigkeiten zur

⁹ Als Reaktion auf Änderungsantrag 43 zu Anhang 6 Teil I wie im ICAO-Rundschreiben An 11/1.3.32-18/12 angekündigt.

¹⁰ Siehe Fußnote 9.

Verfügung, um Missverständnisse bei der Inspektion von Luftfahrzeugen auszuräumen, für die eine Vereinbarung nach Artikel 83a gilt. Ferner ist vorgeschrieben, dass die Zusammenfassung der Vereinbarung der ICAO übermittelt wird, wenn eine Vereinbarung nach Artikel 83a zur Registrierung vorgelegt wird.

Gemäß dem mit der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten geschaffenen Rechtsrahmen erfolgt die Übertragung der Funktionen des Eintragungsstaats zwischen den EU-Mitgliedstaaten durch das EU-Regulierungssystem in einer Weise, die den Zielen des Artikels 83a des Abkommens von Chicago in vollem Umfang entspricht. Dieses System gilt für alle Luftfahrzeuge, die im Register eines EU-Mitgliedstaats eingetragen sind und von einem Betreiber betrieben werden, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat hat, der die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats wahrnimmt.

Es wird davon ausgegangen, dass die neuen SARP einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Betreiber mit sich bringen werden, um ein (nicht sicherheitsrelevantes) Problem für Vorfeldinspektoren zu lösen.

Darüber hinaus ändert die ICAO ihre Registrierungsvorschriften, um die Registrierung von gemäß Artikel 83a geschlossenen Vereinbarungen über ein interaktives internetgestütztes System zu ermöglichen. Wenn weltweit auf ein solches System zugegriffen werden kann, ist das Mitführen des Dokuments an Bord von Luftfahrzeugen noch fragwürdiger.

Es ist nicht vorgesehen, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu ändern, um die Einhaltung dieser speziellen ICAO-Richtlinie zu gewährleisten.

Daher sollten Abweichungen in Bezug auf die neuen ICAO-SARP notifiziert werden.

2.3.6. Änderungsantrag 23 zu Anhang 6 Teil III über den Betrieb von Luftfahrzeugen

2.3.6.1. Allwetterflugbetrieb

Bis zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, sollten Abweichungen in Bezug auf die ICAO-Richtlinie 2.2.8.2 und die Begriffsbestimmungen notifiziert werden. Die Mitgliedstaaten hätten bereits eine Abweichung gegenüber ICAO-Richtlinie 2.2.8.1.1 notifizieren müssen, da die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 derzeit nur eine betriebliche Anrechnung für Flugführungsanzeigen (Head-up Displays) und EVS-Systeme (Enhanced Vision System) erlaubt.¹¹

2.3.6.2. Artikel 83a

Diese Änderung des Anhangs erfordert das Mitführen einer beglaubigten Kopie der Zusammenfassung der auf der Grundlage von Artikel 83a des Abkommens von Chicago geschlossenen Vereinbarung an Bord. Darüber hinaus wird mit der neuen Anlage 10 zu Anhang 6 Teil I ein standardisiertes Muster einer Zusammenfassung der Vereinbarung eingeführt. Es enthält alle erforderlichen relevanten Informationen und stellt den Betreibern ein Muster zum Mitführen bei Vorfeldinspektionen oder anderen Prüftätigkeiten zur Verfügung, um Missverständnisse bei der Inspektion von Luftfahrzeugen auszuräumen, für die eine Vereinbarung nach Artikel 83a gilt. Ferner ist vorgeschrieben, dass die Zusammenfassung der Vereinbarung der ICAO übermittelt wird, wenn eine Vereinbarung nach Artikel 83a zur Registrierung vorgelegt wird.

Gemäß dem mit der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten geschaffenen Rechtsrahmen erfolgt die Übertragung der Funktionen

¹¹ Siehe Fußnote 9.

des Eintragungsstaats zwischen den EU-Mitgliedstaaten durch das EU-Regulierungssystem in einer Weise, die den Zielen des Artikels 83a des Abkommens von Chicago in vollem Umfang entspricht. Dieses System gilt für alle Luftfahrzeuge, die im Register eines EU-Mitgliedstaats eingetragen sind und von einem Betreiber betrieben werden, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat hat, der die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats wahrnimmt.

Es wird davon ausgegangen, dass die neu angenommenen SARP einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Betreiber mit sich bringen werden, um ein (nicht sicherheitsrelevantes) Problem für Vorfeldinspektoren zu lösen.

Darüber hinaus ändert die ICAO ihre Registrierungsvorschriften, um die Registrierung von gemäß Artikel 83a geschlossenen Vereinbarungen über ein interaktives internetgestütztes System zu ermöglichen. Wenn weltweit auf ein solches System zugegriffen werden kann, ist das Mitführen des Dokuments an Bord von Luftfahrzeugen noch fragwürdiger.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es nicht vorgesehen, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu ändern, um die Einhaltung dieser speziellen ICAO-Richtlinie zu gewährleisten.

Daher sollten Abweichungen in Bezug auf die neuen ICAO-SARP notifiziert werden.

2.3.6.3. *Flugschreiber*

Absturzsichere Flugschreiber (wie FDR oder CVR) müssen elektrische Energie aus einer Quelle beziehen, die für ihren Betrieb höchstmögliche Zuverlässigkeit bietet. Für in Leichtflugzeugen verwendete Flugschreiber (z. B. CARS oder ADRS) gibt es keine derartigen Bestimmungen. Für Flugschreiber in Leichtflugzeugen wurde eine neue ICAO-Richtlinie (Richtlinie 1.6 von Anhang 6 Teil III Anlage 4) eingeführt, wonach diese an eine Energiequelle angeschlossen werden müssen, die eine ordnungsgemäße und zuverlässige Aufzeichnung in ihrer Betriebsumgebung gewährleistet.

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 965/2012 müssen einige Kategorien von Leichtubschraubern, die im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden, mit einem Flugschreiber für Leichtluftfahrzeuge ausgerüstet sein, wenn dem betreffenden Luftfahrzeug erstmals am oder nach dem 5. September 2022 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde (siehe Punkt CAT.IDE.H.191 in Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012). Sollten die Anforderungen der ICAO-Richtlinie 1.6 von Anhang 6 Teil III Anlage 4 in die EU-Bestimmungen übernommen werden, wären sie nur auf diese Kategorien von Leichtubschraubern anwendbar, es sei denn, eine weitere Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie in die EU-Vorschriften und die Erweiterung des Anwendungsbereichs wären für die Sicherheit und Effizienz des Betriebs von Vorteil. Da die neue ICAO-Richtlinie in einer Anlage zu Anhang 6 Teil III enthalten ist, sollte im Hinblick auf die Anlage zudem eine Erklärung über die Übereinstimmung oder Abweichung in Bezug auf die Richtlinie, die das Mitführen eines Flugschreibers für Leichtluftfahrzeuge vorschreibt, abgegeben und auf diese Anlage Bezug genommen werden. Gemäß der ICAO-Richtlinie 4.3.1.1.4 müssen Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von weniger als 3 175 kg mit einem Flugschreiber ausgerüstet sein, wobei es sich dabei um ein Luftfahrzeug-Datenaufzeichnungssystem (ADRS) handeln kann.

Gemäß Anhang 6 Teil III besteht keine Verpflichtung zum Mitführen eines Cockpit-Tonaufzeichnungssystems (CARS). Daher sollte eine Abweichung gegenüber der ICAO-Richtlinie 4.3.1.2.4 notifiziert werden, um klarzustellen, dass im Falle der Verwendung eines ADRS derzeit keine Anforderung der EU bezüglich der Zuverlässigkeit der Energiequelle besteht.

2.3.6.4. *Aufzeichnung von Meldungen im Rahmen der Datenlink-Kommunikation*

Die ICAO-Richtlinien 4.3.3.1.2 und 4.7.3.1.1.1 in Anhang 6 Teil III wurden nicht in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt. Die Mitgliedstaaten sollten bereits eine Abweichung von dieser Richtlinie notifiziert haben.¹² Auch in Bezug auf Änderungsantrag 23 wird weiterhin eine Abweichung vorliegen.

2.3.7. Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 Band I über das Flugfernmeldewesen

Punkt CNS.TR.100 „Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren für Anbieter von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten“ in Teilabschnitt B von Anhang VIII der Verordnung (EU) 2017/373 bezieht sich auf ICAO-Anhang 10 Band I bis einschließlich Änderungsantrag 89. Diese Bestimmung soll geändert werden, um die im ICAO-Rundschreiben 20/20 vorgeschlagenen Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 92 in den zuvor genannten Punkt CS.TR.100 aufzunehmen. Künftig sollten bei Bestimmungen, die von Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 92 betroffen sind, Abweichungen notifiziert werden.

2.3.8. Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 Band II über das Flugfernmeldewesen

Dies ist eine Folgeänderung, die sich aus dem Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 (Wetterdienst für die internationale Flugsicherung) ergibt und sich auf den festen Flugfernmeldedienst (AFS) auswirkt.

Punkt CNS.TR.100 „Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren für Anbieter von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten“ in Teilabschnitt B von Anhang VIII der Verordnung (EU) 2017/373 bezieht sich auf ICAO-Anhang 10 Band II bis einschließlich Änderungsantrag 89. Diese Bestimmung soll geändert werden, um die im ICAO-Rundschreiben 20/21 vorgeschlagenen Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 92 in den zuvor genannten Punkt CS.TR.100 aufzunehmen. Daher sollten Abweichungen in Bezug auf die geänderten SARP notifiziert werden.

2.3.9. Änderungsantrag 56 zu Anhang 11 über Flugverkehrsdienste

In Bezug auf die Koordinierung von Aktivitäten, die eine potenzielle Gefahr für zivile Luftfahrzeuge darstellen können, wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/469¹³, wie bereits in Anhang 11 Kapitel 2 Richtlinie 2.19.1 vorgesehen, ein Artikel 3c in die Verordnung (EU) 2017/373 mit entsprechenden Anforderungen aufgenommen, die ab dem 27. Januar 2022 gelten werden. Die zusätzlichen Anforderungen, die mit Änderungsantrag 52 zu Kapitel 2 in Bezug auf die Bewertung von Sicherheitsrisiken eingeführt wurden, dürften zu gegebener Zeit in Angriff genommen werden. Bis zur Annahme der entsprechenden Verordnung sollten Abweichungen notifiziert werden.

Die neu angenommenen ICAO-Richtlinien in Anhang 11 Kapitel 3 über die Anforderung an Fahrer von Betriebsfahrzeugen, sicherheitsrelevante Teile der per Sprechfunk übermittelten Anweisungen zu wiederholen, wurden bereits im Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014¹⁴ aufgenommen, die voraussichtlich Ende 2020 veröffentlicht wird. Um diese Verordnung an die Verordnung (EU) Nr. 923/2012 (Gemeinsame Luftverkehrsregeln

¹² Siehe Fußnote 9.

¹³ Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission vom 14. Februar 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012, der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und der Verordnung (EU) 2017/373 in Bezug auf Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Auslegung von Luftraumstrukturen und die Datenqualität, die Pistensicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 73/2010 (ABl. L 104 vom 3.4.2020, S. 1).

¹⁴ 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).

(SERA)) anzugleichen, müssen diese Anforderungen sowie die Verpflichtung der Fluglotsen, die Wiederholung anzuhören, zu gegebener Zeit angegangen werden. Buchstabe e von Punkt SERA.8015 „Flugverkehrskontrollfreigaben“ der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 betrifft die Verpflichtung zur Wiederholung von Freigaben und sicherheitsrelevanten Informationen und bezieht sich hauptsächlich auf die Kommunikation zwischen Flugbesatzung und Fluglotsen. Die Änderung dieses Punktes der Gemeinsamen Luftverkehrsregeln würde eine Übereinstimmung mit Änderungsantrag 52 zu Anhang 11 bis 2023 ermöglichen.

Bis zur Annahme der entsprechenden Verordnung sollten Abweichungen notifiziert werden.

2.3.10. Änderungsantrag 15 zu Anhang 14 Band I über Flugplätze

Die Änderungen der Bestimmungen der Kapitel 3, 5 und 9 würden die Änderung bestimmter EASA-Zulassungsspezifikationen erforderlich machen, die bis zum 3. Quartal 2021 angenommen werden sollen. Bis zur Annahme dieser Änderungen ist die Notifizierung der Abweichungen für diese Kapitel erforderlich. Daher sollten Abweichungen in Bezug auf die geänderten SARP notifiziert werden.

2.3.11. Änderungsantrag 9 zu Anhang 14 Band II über Flugplätze

Die Analyse der Änderungen in Anhang 14 Band II zeigt, dass ihre Umsetzung Änderungsanträge erforderlich machen würde, die sich hauptsächlich auf die Zulassungsspezifikationen für die Konstruktion von Hubschrauberflugplätzen beziehen. Solche zukünftigen Änderungsanträge würden die in den Kapiteln 1, 3, 4 und 5 von Anhang 14 Band II vorgenommenen Änderungen betreffen. Wie bereits in der Empfehlung zum ICAO-Rundschreiben A4/1.1.58-18/97 dargelegt, wird es in einigen Fällen jedoch nicht als angemessen erachtet, die geltenden Spezifikationen zu ändern (z. B. Spezifikationen für Beleuchtungssysteme für Hubschrauberflugplätze).

In anderen Fällen würden die Änderungen der Bestimmungen von Anhang 14 Band II (Kapitel 2 und 6) eine Änderung des durch die Verordnung (EG) Nr. 139/2014 eingeführten Rechtsrahmens an sich erforderlich machen.

Bis zur Änderung der entsprechenden EU-Rechtsvorschriften sollten daher relevante Abweichungen notifiziert werden.

2.3.12. Änderungsantrag 41 zu Anhang 15 über Flugberatungsdienste

Die Änderungen zielen darauf ab, die Informationen über die gefährlichen Aktivitäten für die Zivilluftfahrt, die in Form einer NOTAM veröffentlicht werden, zu verbessern und dabei auf den besonderen Fall von Konfliktgebieten einzugehen.

Die Verordnung (EU) 2017/373, geändert durch die Verordnung (EU) 2020/469, enthält in ihrem Anhang VI (Teil-AIS) die Bestimmungen des aktuellen ICAO-Anhangs 15 „SARPs und Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management (PANS-AIM)“. Es muss jedoch eine Abweichung notifiziert werden, da die von der ICAO angenommenen Änderungen noch nicht in Anhang VI (Teil-AIS) der Verordnung (EU) 2017/373 aufgenommen wurden.

2.3.13. Änderungsantrag 13 zu Anhang 16 Band I zum Umweltschutz

Die geltende Änderung von Anhang 16 ist in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgesehen und tritt am 1. April 2022 in Kraft.

Gemäß ICAO-Rundschreiben 20/28 beginnt die Anwendung des Änderungsantrags 13 zu Anhang 16 Band I jedoch am 1. Januar 2021.

Folglich wird bis zum 31. März 2022 eine Abweichung zwischen den Verordnungen und/oder Praktiken der Union und den Bestimmungen von Anhang 16 Band I, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 13, bestehen. Daher sollte eine Abweichung notifiziert werden, die bis zum 31. März 2022 gilt.

2.3.14. Änderungsantrag 10 zu Anhang 16 Band II zum Umweltschutz

Die geltende Änderung von Anhang 16 Band II ist in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgesehen.

Gemäß ICAO-Rundschreiben 20/29 beginnt die Anwendung des Änderungsantrags 10 zu Anhang 16 Band II am 1. Januar 2021. Die betreffende Änderung ist gemäß dem entsprechenden EASA-Verfahren vorgesehen. Folglich wird bis zum 31. März 2022 eine Abweichung zwischen den Verordnungen und/oder Praktiken der Union und den Bestimmungen von Anhang 16 Band II, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 10, bestehen. Aus diesem Grund sollte eine Abweichung notifiziert werden.

2.3.15. Änderungsantrag 1 zu Anhang 16 Band III zum Umweltschutz

Gemäß ICAO-Rundschreiben 20/30 beginnt die Anwendung des Änderungsantrags 1 zu Anhang 16 Band III am 1. Januar 2021. Die entsprechende Änderung von Anhang 16 Band III ist in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgesehen.

Bis zum 1. April 2022 wird zwischen den Verordnungen und/oder Praktiken der Union und den Bestimmungen von Anhang 16 Band III, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 13, jedoch eine Abweichung bestehen.

2.4. Die im ICAO-Rat geplante Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans

Die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans wird auf die Tagesordnung der 221. Tagung des ICAO-Rates gesetzt.

Zweck dieser Änderungsanträge zu Anhang 6 des Abkommens von Chicago – *Operation of Aircraft, Part I – International Commercial Air Transport – Aeroplanes and Part II – International General Aviation – Aeroplanes* – ist es, die neue Verpflichtung zur Aufzeichnung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) bis zum 1. Januar 2022 zu verschieben, sodass die geplanten Änderungen ab diesem Datum für die Vertragsparteien des Abkommens von Chicago rechtsverbindlich werden.

Die Verpflichtung zur Ausstattung mit diesen Tonaufzeichnungsanlagen war ursprünglich auf den 1. Januar 2021 festgesetzt. Der Anfang 2020 zur Pandemie erklärte COVID-19-Ausbruch hat zu erheblichen Störungen in der Luftfahrzeugeherstellung und den Lieferketten der Luftfahrzeugehersteller geführt.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Zu notifizierende Abweichungen

Der ICAO-Rat hat auf seiner 219. Tagung vom 2. bis 20. März 2020 eine Reihe von Änderungsanträgen zu verschiedenen Anhängen des Abkommens von Chicago in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Flugsicherung angenommen.

Für jeden ICAO-Anhang wird im Anhang des Vorschlags für einen Beschluss des Rates auf die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union Bezug genommen. Alle Änderungen, auf die Bezug genommen wird, betreffen Bereiche, die unter das Unionsrecht und somit in die ausschließliche Außenkompetenz der Union fallen. Darüber hinaus werden im Anhang des Vorschlags für einen Beschluss des Rates die Abweichungen, die der ICAO zu notifizieren sind, im Einzelnen aufgeführt. In der nachstehenden Liste wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, der ICAO in Bezug auf folgende Anhänge Abweichungen zu notifizieren:

- ICAO-Rundschreiben 20/19 zur Annahme des Änderungsantrags 176 zu Anhang 1 – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/16 zur Annahme des Änderungsantrags 79 zu Anhang 3 – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/18 zur Annahme des Änderungsantrags 44 zu Anhang 6 Teil I – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/31 zur Annahme des Änderungsantrags 37 zu Anhang 6 Teil II – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/32 zur Annahme des Änderungsantrags 23 zu Anhang 6 Teil III – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/20 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band I – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/21 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band II – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/39 zur Annahme des Änderungsantrags 52 zu Anhang 11 – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/35 zur Annahme des Änderungsantrags 15 zu Anhang 14 Band I – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/22 zur Annahme des Änderungsantrags 9 zu Anhang 14 Band II – Abweichungen müssen notifiziert werden
- ICAO-Rundschreiben 20/24 zur Annahme des Änderungsantrags 41 zu Anhang 15 – Abweichungen müssen notifiziert werden

In diesem Zusammenhang besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union darin, die Abweichungen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago gemäß dem Anhang des Vorschlags für einen Beschluss des Rates zu notifizieren.

3.2. Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II

Die wichtigste Änderung, die mit den Änderungsanträgen 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II in die bestehenden Unionsvorschriften eingeführt werden soll, ist die Verschiebung der ursprünglich für den 1. Januar 2021 vorgesehenen Einführung einer Verpflichtung zur

Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit auf den 1. Januar 2022.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie ist die ursprünglich für den 1. Januar 2021 vorgesehene Einführung der Verpflichtung zur Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen auch auf Unionsebene unrealistisch. Die Kommission ist dabei, durch Änderungen der einschlägigen Verordnung der Kommission¹⁵ eine Verschiebung dieses Datums auf Unionsebene anzunehmen. Daher sollte der von der ICAO vorgeschlagene Aufschub unterstützt werden. Sobald die ICAO die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II in einem Rundschreiben bekanntgibt und die Mitgliedstaaten auffordert, entweder ihre Ablehnung mitzuteilen oder etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mit der angenommenen Maßnahme zu notifizieren, sollte zudem der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt, darin bestehen, die Übereinstimmung zu notifizieren.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die *„Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“*, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist¹⁶.

Der Begriff *„rechtswirksame Akte“* erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, *„den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“*¹⁷.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der ICAO-Rat ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“), eingesetztes Gremium.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago nimmt der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – an. Hierbei handelt sich um rechtswirksame Akte. Die Notifizierung von Abweichungen und der Inhalt dieser Notifizierungen könnten sich auf bestimmte Rechtswirkungen dieser Rechtsakte auswirken. Daher fällt die Festlegung eines Standpunkts der Union in Bezug auf solche Notifizierungen in den Anwendungsbereich von Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

¹⁵ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1). Siehe Punkte CAT.IDE.A.185(c)(1) und NCC.IDE.A.160(b)(1).

¹⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

¹⁷ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

Die als Reaktion auf die vorstehend genannten ICAO-Rundschreiben zu notifizierenden Abweichungen haben Einfluss auf die Rechtswirkungen der im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Richtlinien.

Diese Rechtswirkungen betreffen einen Bereich, der weitgehend unter die Unionsvorschriften fällt, nämlich die Verordnung (EU) 2018/1139, die Verordnung (EU) 2017/373, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012, die Verordnung (EU) 2020/469 und die Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Daraus folgt, dass die Union in dieser Angelegenheit die ausschließliche Außenkompetenz nach Artikel 3 Absatz 2 AEUV hat.

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die angenommenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des angenommenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem angenommenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Wesentlicher Zweck und Inhalt der angenommenen Rechtsakte ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Ratsbeschlusses ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Notifizierung von Abweichungen von den Anhängen 1, 3 und 4, Anhang 6 Teile I, II und III, Anhang 10 Bände I und II, Anhang 11, Anhang 14 Bände I und II, Anhang 15 und Anhang 16 Bände I, II und III des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans, zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.
- (2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt. Im ICAO-Rat sind sieben EU-Mitgliedstaaten vertreten.
- (3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat Internationale Richtlinien und Empfehlungen (SARP) annehmen.
- (4) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat — wenn er es für undurchführbar erachtet, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein Verfahren anzupassen, oder wenn er es für notwendig hält, Regeln zu erlassen oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den Vorgaben einer internationalen Richtlinie abweichen — unverzüglich die ICAO über die Unterschiede zwischen seinen eigenen Praktiken und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis setzen.
- (5) Auf seiner 219. Tagung vom 2. bis 20. März 2020 hat der ICAO-Rat Änderungsanträge zu den Anhängen 1, 3 und 4, zu Anhang 6 (Teile I, II und III), Anhang 10 (Bände I und II), Anhang 11, Anhang 14 (Bände I und II), Anhang 15 und Anhang 16 (Bände I, II und III) des Abkommens von Chicago in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Flugsicherung angenommen. Mit den entsprechenden ICAO-Rundschreiben werden die ICAO-Vertragsstaaten über die Annahme der

Änderungsanträge unterrichtet und gleichzeitig an ihre Verpflichtungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago erinnert, der ICAO etwaige Abweichungen zu notifizieren.

- (6) Alle vom ICAO-Rat angenommenen Änderungsanträge betreffen Bereiche, die unter das Unionsrecht und somit in die ausschließliche Außenkompetenz der Union fallen. Die neuen SARP sind geeignet, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des
- (7) Rates¹⁸, der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission¹⁹, der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission²⁰, der Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission²¹ und der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission²² maßgeblich zu beeinflussen.
- (8) Mehrere Änderungen der Anhänge des Abkommens von Chicago sind bereits Teil der Rechtsvorschriften der Union, andere werden derzeit in die Unionsvorschriften aufgenommen.
- (9) Für jeden geänderten Anhang des Abkommens von Chicago wird im Anhang des vorliegenden Beschlusses auf die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union Bezug genommen. Darüber hinaus werden im Anhang dieses Beschlusses die der ICAO zu notifizierenden Abweichungen im Einzelnen aufgeführt.
- (10) Es ist daher angezeigt, den im Namen der Union als Reaktion auf die ICAO-Rundschreiben zu vertretenden Standpunkt festzulegen, der darin besteht, in Bezug auf die auf der 219. Tagung des ICAO-Rates angenommenen neuen SARP der Anhänge 1, 3, 4, 6, 10, 11, 14, 15 und 16 des Abkommens von Chicago Übereinstimmungen oder Abweichungen zu notifizieren oder ihre Ablehnung mitzuteilen.
- (11) Die weltweite COVID-19-Pandemie hat sich negativ auf Luftfahrzeugbetreiber, Hersteller von Luftfahrzeugen und Zulieferer von Ausrüstungsherstellern ausgewirkt

¹⁸ 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 (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

¹⁹ Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

²⁰ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

²¹ Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission vom 14. Februar 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012, der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und der Verordnung (EU) 2017/373 in Bezug auf Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Auslegung von Luftraumstrukturen und die Datenqualität, die Pistensicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 73/2010 (ABl. L 104 vom 3.4.2020, S. 1).

²² 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).

und die Entwicklung neuer Systeme verzögert. Die Luftfahrzeugbetreiber annullieren oder verschieben Lieferungen neuer Luftfahrzeuge, was dazu führt, dass für 2020 vorgesehene Lieferungen auf 2021 verschoben werden. Ein neu hergestelltes und für eine Lieferung im Jahr 2020 konfiguriertes Luftfahrzeug, dessen Auslieferung sich bis 2021 verzögert, muss entsprechend der ab dem 1. Januar 2021 geltenden Bestimmungen neu konfiguriert werden. Luftfahrzeugbetreiber und Luftfahrzeughersteller würden mit einer unverhältnismäßigen finanziellen Belastung konfrontiert, wenn diese Luftfahrzeuge nachgerüstet werden müssten. Aus diesem Grund plant die Kommission derzeit, durch Änderungen an der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, eine Verschiebung dieses Datums auf Unionsebene anzunehmen. Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit (CVR) wird verwendet, um die Untersuchung von Unfällen und Störungen zu unterstützen. Eine Verzögerung bei der Einführung einer CVR-Aufzeichnungsdauer von 25 Stunden anstelle der bisherigen zwei Stunden stellt kein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, sondern passt den Sicherheitsvorteil einer längeren CVR-Aufzeichnungsdauer an die aktuellen Gegebenheiten in der Luftfahrtbranche an. Die Union unterstützt nachdrücklich die Bemühungen der ICAO zur Verbesserung der Flugsicherheit. Angesichts der beispiellosen Situation, die durch die COVID-19-Pandemie hervorgerufen wurde, und eines unerheblichen Sicherheitsrisikos sollte die Union diese Änderungen unterstützen.

- (12) Der Standpunkt der Union, der in Bezug auf die Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam im Namen der Union handeln, auf der 221. Tagung des ICAO-Rates zu vertreten ist, besteht darin, diese Änderungen zu unterstützen.
- (13) Nach der Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II durch den ICAO-Rat, die vom ICAO-Generalsekretär mit ICAO-Rundschreiben bekannt gegeben wird, sollte der von allen Mitgliedstaaten der Union zu vertretende Standpunkt der Union darin bestehen, die Einhaltung dieser Änderungen zu notifizieren.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt als Reaktion auf

- ICAO-Rundschreiben 20/19 zur Annahme des Änderungsantrags 176 zu Anhang 1,
- ICAO-Rundschreiben 20/16 zur Annahme des Änderungsantrags 79 zu Anhang 3,
- ICAO-Rundschreiben 20/23 zur Annahme des Änderungsantrags 61 zu Anhang 4,
- ICAO-Rundschreiben 20/18 zur Annahme des Änderungsantrags 44 zu Anhang 6 Teil I,
- ICAO-Rundschreiben 20/31 zur Annahme des Änderungsantrags 37 zu Anhang 6 Teil II,
- ICAO-Rundschreiben 20/32 zur Annahme des Änderungsantrags 23 zu Anhang 6 Teil III,
- ICAO-Rundschreiben 20/20 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band I,

- ICAO-Rundschreiben 20/21 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band II,
- ICAO-Rundschreiben 20/39 zur Annahme des Änderungsantrags 52 zu Anhang 11,
- ICAO-Rundschreiben 20/35 zur Annahme des Änderungsantrags 15 zu Anhang 14 Band I,
- ICAO-Rundschreiben 20/22 zur Annahme des Änderungsantrags 9 zu Anhang 14 Band II,
- ICAO-Rundschreiben 20/24 zur Annahme des Änderungsantrags 41 zu Anhang 15,
- ICAO-Rundschreiben 20/28 zur Annahme des Änderungsantrags 13 zu Anhang 16 Band I,
- ICAO-Rundschreiben 20/29 zur Annahme des Änderungsantrags 10 zu Anhang 16 Band II und
- ICAO-Rundschreiben 20/30 zur Annahme des Änderungsantrags 1 zu Anhang 16 Band III,

die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) herausgegeben wurden, ist im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt.

Artikel 2

- (1) Der im Namen der Union auf der 221. Tagung des ICAO-Rates zu vertretende Standpunkt besteht darin, die Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) uneingeschränkt zu unterstützen.
- (2) Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem der ICAO-Rat die Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens von Chicago angenommen hat, besteht darin, die Einhaltung der angenommenen Maßnahme in Beantwortung des entsprechenden ICAO-Rundschreibens zu notifizieren.

Artikel 3

- (1) Die in Artikel 1 und Artikel 2 Absatz 2 genannten Standpunkte werden von allen Mitgliedstaaten der Union vertreten.
- (2) Der in Artikel 2 Absatz 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union vorgetragen, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam handeln.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Brüssel, den 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Notifizierung von Abweichungen von den Anhängen 1, 3 und 4, Anhang 6 Teile I, II und III, Anhang 10 Bände I und II, Anhang 11, Anhang 14 Bände I und II, Anhang 15 und Anhang 16 Bände I, II und III des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans, zu vertreten ist

ANHANG

Der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu notifizierende Abweichungen in Bezug auf eine Reihe angenommener Änderungsanträge zu Anhängen des Abkommens von Chicago

1. ZU NOTIFIZIERENDE ABWEICHUNGEN

Der ICAO-Rat nahm auf seiner 219. Tagung vom 2. bis 20. März 2020 eine Reihe von Änderungsanträgen zu verschiedenen Anhängen des Abkommens von Chicago in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Flugsicherung an. In diesem Zusammenhang sind die Abweichungen unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union der ICAO wie folgt mitzuteilen.

1.1. Änderungsantrag 176 zu Anhang 1 über die Lizenzierung von Personal
Abweichungen sind mitzuteilen.

1.2. Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 über den Wetterdienst für die internationale Flugsicherung
Abweichungen sind mitzuteilen.

1.3. Änderungsanträge 44, 37 bzw. 23 zu den Teilen I, II und III von Anhang 6 über den Betrieb von Luftfahrzeugen

Teil I: Abweichungen sind mitzuteilen. Teil II: Abweichungen sind mitzuteilen. Teil III: Abweichungen sind mitzuteilen.

1.4. Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 über das Flugfernmeldewesen, Band I und Band II

Band I: Abweichungen sind mitzuteilen. Band II: Abweichungen sind mitzuteilen.

1.5. Änderungsantrag 52 zu Anhang 11 über Flugverkehrsdienste
Abweichungen sind mitzuteilen.

1.6. Änderungsanträge 15 und 9 zu Anhang 14 über Flugplätze, Band I und Band II
Band I: Abweichungen sind mitzuteilen.

Band II: Abweichungen sind mitzuteilen.

1.7. Änderungsanträge 41 zu Anhang 15
Abweichung sind mitzuteilen.

1.8. Änderungsanträge 13, 10 und 1 zu Anhang 16 zum Umweltschutz, Band I, Band II und Band III

Band I: Band II: Abweichungen sind mitzuteilen. Band III: Abweichungen sind mitzuteilen.

2. EINZELHEITEN DER ZU NOTIFIZIERENDEN ABWEICHUNGEN

2.1. Änderungsantrag 176 zu Anhang 1 über die Lizenzierung von Personal

2.1.1. Beschreibung

Der Änderungsantrag ergibt sich aus Empfehlungen, die von der ICAO-Task Force für kompetenzbasierte Ausbildung und Beurteilung (CBTA-TF) und dem ICAO-Sekretariat ausgearbeitet wurden, und betrifft die Anpassung an Änderungsantrag 5 zu den Verfahren für Flugsicherungsdienste – Ausbildung (PANS-TRG, Dok. 9868), neue Begriffsbestimmungen, Aktualisierungen der Anforderungen an Flugdienstberater („flight operations officers“ oder „flight dispatchers“), eine Änderung der Bestimmungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und die Verschiebung ihrer Anwendbarkeit sowie die Einführung von Bestimmungen für Lehrberechtigte, die Fluglotsen am Arbeitsplatz ausbilden.

2.1.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission¹

Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission²

2.1.3. Tabelle der für Änderungsantrag 176 zu Anhang 1 zu notifizierende Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
KAPITEL 1. BEGRIFFS-BESTIMMUNGEN UND ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN BEZÜGLICH LIZENZEN 1.1 Begriffsbestimmungen Kompetenz; Kompetenzelement; Kompetenzeinheit; Fehlermanagement; Leistungskriterien; Bedrohungsmanagement.	C	Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 enthält diese Begriffsbestimmungen gemäß dem ICAO-Anhang 1, 12. Ausgabe 2018. Die Verordnung (EU) 2015/340 enthält nicht die Begriffsbestimmungen, auf die Bezug genommen wird.	Um redaktionelle Fragen zu klären, soll eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Rahmen der RMT.0587 „Regelmäßige Aktualisierung der Vorschriften über die Ausbildung, Prüfung und Befähigungsüberprüfung von Piloten und die damit verbundene Aufsicht“ angenommen werden. Eine Änderung der Verordnung (EU) 2015/340 wird im Rahmen der RMT.0668 „Regelmäßige Aktualisierung der Vorschriften für Fluglotsenlizenzen“ in Zukunft in Betracht gezogen.

¹ ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1

² ABl. L 63 vom 6.3.2015, S. 1

<p>KAPITEL 1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN BEZÜGLICH LIZENZEN</p> <p>1.1 Begriffsbestimmungen</p> <p>Kompetenzbasierte Ausbildung und Beurteilung; Kompetenzstandard; Bedingungen; ICAO-Kompetenzrahmen; Überwachung; beobachtbares Verhalten (OB); fliegender Pilot (PF); überwachender Pilot (PM).</p>	C	Diese Begriffsbestimmungen sind nicht in den EU-Verordnungen enthalten.	Es soll eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Rahmen der RMT.0587 „Regelmäßige Aktualisierung der Vorschriften über die Ausbildung, Prüfung und Befähigungsüberprüfung von Piloten und die damit verbundene Aufsicht“ angenommen werden.
<p>2.4.3 Besondere Anforderungen an die Erteilung der Berechtigung für die Kategorie Flugzeug</p> <p>2.4.3.1 Erfahrung</p> <p>2.4.3.1.1 Die Anrechnung ist auf höchstens 20 Stunden begrenzt.</p>	A	FCL.315 CPL in Verbindung mit Anhang I (Teil-FCL) Anlage 3 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erlaubt eine Anrechnung von höchstens zehn Stunden.	
<p>1.2.8.2 und ANLAGE 2. ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATION</p> <p>3. Ausbildungsprogramme</p>	B	FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL und FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL.930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL.930.IRI IRI, FCL.930.SFI SFI, FCL.930.MCCI MCCI, FCL.930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, Anhang I Anlage 3, Anhang I Anlage 5 und Anhang 1 Anlage 6 von Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission hinsichtlich der Lizenzierung von Flugbesatzungsmitgliedern stellen die erforderliche Flexibilität von Ausbildungsprogrammen sicher.	

<p>KAPITEL 4 LIZENZEN UND BERECHTIGUNGEN FÜR ANDERES PERSONAL ALS FLUGBESATZUNGSMITGLIEDER</p> <p>4.4 Fluglotsenlizenz</p> <p>4.4.1 Anforderungen an die Erteilung der Lizenz</p> <p>4.4.1.3 Erfahrung</p> <p>4.4.1.3.1</p>	C	<p>Die Verordnung (EU) 2015/340 enthält keine Anforderung über die 3-monatige Dienstzeit.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2015/340 wird im Rahmen der Regelungsaufgabe RMT.0668 „Regelmäßige Aktualisierung der Vorschriften für Fluglotsenlizenzen“ in Betracht gezogen. Eine Bekanntmachung über den Änderungsvorschlag (NPA) wird voraussichtlich Ende 2020 veröffentlicht.</p>
<p>4.4.1.3.2</p>	A	<p>In der Verordnung (EU) 2015/340 wird die genannte Richtlinie in Bezug auf die Erfahrung und Ausbildung von Ausbildern am Arbeitsplatz ausführlich behandelt.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2015/340, Teil-ATCO ist nicht vorgesehen.</p>
<p>4.5 Berechtigungen für Fluglotsen</p> <p>4.5.2 Anforderungen an Berechtigungen für Fluglotsen</p> <p>4.5.2.2 Erfahrung</p> <p>4.5.2.2.1 Buchstabe b</p>	B	<p>Der Teil-ATCO der Verordnung (EU) 2015/340 befasst sich mit der genannten Richtlinie, ohne eine zusätzliche Verpflichtung aufzuerlegen.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2015/340, Teil-ATCO ist nicht vorgesehen.</p>
<p>4.5.2.2.1 Buchstabe c</p>	C	<p>Die EU-Vorschriften schreiben keine Erfahrung/Ausbildung für den Anflug mit Überwachungsradar vor.</p>	<p>Es ist vorgesehen, dass die Richtlinie in der zugehörigen AMC der Teil-ATCO der Verordnung (EU) 2015/340 im Rahmen der RMT.0668 „Regelmäßige Aktualisierung der Vorschriften für Fluglotsenlizenzen“ behandelt wird. Eine Bekanntmachung des Änderungsvorschlags (NPA) wird voraussichtlich Ende 2020 veröffentlicht.</p>

4.5.2.2.2	B	<p>Gemäß Teil-ATCO der Verordnung (EU) 2015/340 muss der Antrag auf eine Berechtigung nicht innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Erfahrung gestellt werden. Allerdings schreibt dieselbe Verordnung vor, dass die Rechte innerhalb einer Frist von höchstens 90 Tagen ausgeübt werden müssen.</p> <p>Die ATCO-Vorschrift bezieht sich auf ein Jahr, wenn der Inhaber einer Auszubildendenlizenz die Ausübung der mit dieser Lizenz verbundenen Rechte nicht ab dem Tag ihrer Erteilung begonnen oder die Ausübung dieser Rechte für einen Zeitraum von mehr als einem Jahr unterbrochen hat. Er/sie darf dann die betriebliche Ausbildung für diese Berechtigung nur nach einer Beurteilung seiner/ihrer bisherigen Befähigung, dass er/sie die Anforderungen an diese Berechtigung erfüllt, und nach Erfüllung eventueller Ausbildungsanforderungen, die sich aus dieser Beurteilung ergeben, aufnehmen oder fortsetzen.</p>	
-----------	---	---	--

1.2. Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 über den Wetterdienst für die internationale Flugsicherung

1.2.1. Beschreibung

Der Änderungsantrag, der auf die vierte Tagung des Meteorologie-Panels (METP/4) zurückgeht, bezieht sich auf das ICAO-Modell für den Austausch von Wetterinformationen (IWXXM), die internationale Vulkanbeobachtung von Luftstraßen (IAVW), das Weltgebietsvorhersagesystem (WAFS) sowie SIGMET, AIRMET und GAMET.³

³ Verweise auf AIRMET und SIGMET finden sich in der Verordnung (EU) 2017/373. Bei ihnen handelt es sich um Informationen für Luftraumnutzer über bestimmte Wetterbedingungen.

GAMET ist in den ICAO-Regeln definiert. Es handelt sich um eine Gebietswettervorhersage in abgekürztem Klartext für Flüge in niedrigen Höhen für ein Fluginformationsgebiet oder einen Teil eines Fluginformationsgebiets, die von der durch die betreffende Wetterdienstbehörde benannten Wetterwarte erstellt und mit den Wetterwarten in angrenzenden Fluginformationsgebieten in dem Umfang ausgetauscht wird, wie

1.2.2. *Einschlägiges Unionsrecht*

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2017/373 der Kommission⁴

1.2.3. *Tabelle der für Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 zu notifizierenden Abweichungen*

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
ANHANG 3 Änderungsantrag 79, Kap. 1. 1.1 „Begriffsbestimmungen“; „Beratungszentrum für Vulkanasche (VAAC)“	C	In den EU-Vorschriften enthält die Begriffsbestimmung von „Beratungszentrum für Vulkanasche (VAAC)“ den Wortlaut „nach einem Vulkanausbruch“.	Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass der Wortlaut „nach einem Vulkanausbruch“ gestrichen und die Begriffsbestimmung von „Beratungszentrum für Vulkanasche (VAAC)“ mit Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79, Kap. 3. 3.4 „Flugwetterüberwachungsstelle“; neue Bestimmung 3.4.4	C	In den EU-Vorschriften ist die Empfehlung, dass Flugwetterüberwachungsstellen (MWO) SIGMET mit benachbarten MWO koordinieren sollten, nicht enthalten.	Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass eine der Anforderung des ICAO-Änderungsantrags 79 gleichwertige Anforderung aufgenommen und mit Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79, Kap. 3. 3.7 „Beratungszentren für tropische Wirbelstürme“; Bestimmung 3.7 b).	C	In den EU-Vorschriften ist die Anforderung, Änderungen der Intensität zum Zeitpunkt der Beobachtung (eines tropischen Wirbelsturms) aufzunehmen, nicht enthalten.	Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Anforderung zur Aufnahme von Änderungen der Intensität zum Zeitpunkt der Beobachtung (des tropischen Wirbelsturms) aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.

zwischen den betreffenden Wetterdienstbehörden vereinbart. Im EU-Recht enthält Anhang I der Verordnung (EU) 2017/373 die Begriffsbestimmung für „Gebietsvorhersagen für Flüge in niedrigen Höhen“.

⁴ ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1.

<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 1. „Kartenmodelle und Formblätter“; (VAG- und SVA-MODELLE).</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften sind die aktualisierten (beispielhaften) Kartenmodelle für die Mercator- und polarstereografischen Projektionen für die Beratung zu Vulkanasche und für SIGMET in grafischer Form nicht enthalten.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass aktualisierte (beispielhafte) Kartenmodelle für die Mercator- und polarstereografische Projektionen aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 1.2 „Gitterpunktvorhersagen für höhere Luftschichten“, Bestimmung 1.2.1</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften gibt es für diese Bestimmung die folgenden Abweichungen: 1) Die Bezugnahme auf „wolkenfreie Luft“ und „in Wolken“ (im Zusammenhang mit Turbulenzen) ist enthalten; 2) die Reihenfolge der Verbreitung von Vorhersagen entspricht der Reihenfolge der Erstellung; und 3) der Zeitpunkt, bis zu dem die Verbreitung abgeschlossen sein soll, beträgt sechs Stunden nach der Standardzeit der Beobachtung.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass 1) die Löschung von „wolkenfreier Luft“ und „in Wolken“, 2) die Löschung einer bestimmten Reihenfolge der Verbreitung, und 3) der Abschluss der Verbreitung innerhalb von fünf Stunden aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 1.2 „Gitterpunktvorhersagen für höhere Luftschichten“ zu Bestimmung 1.2.2 Buchstabe g)</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften werden neue Turbulenzschichten im Zentrum der Flugflächen 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) und 180 (500 hPa) nicht berücksichtigt.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die neuen Turbulenzschichten im Zentrum der Flugflächen 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) und 180 (500 hPa) mit den entsprechenden Anmerkungen aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.</p>

<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 1.3 „Vorhersagen signifikanter Wettererscheinungen (SIGWX)“ zu Bestimmung 1.3.1.1</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften ist der Zeitpunkt, bis zu dem die Verbreitung von Vorhersagen signifikanter Wettererscheinungen (SIGWX) abgeschlossen sein muss, spätestens neun Stunden nach der Standardzeit der Beobachtung.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Anforderung, die Verbreitung innerhalb von sieben Stunden im Normalbetrieb und innerhalb von neun Stunden nach der Standardzeit der Beobachtung während eines Backups abzuschließen, aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 1.3 „Vorhersagen signifikanter Wettererscheinungen (SIGWX)“ zu Bestimmung 1.3.1.3</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften und angesichts der zurückgestellten Anwendbarkeit des ICAO-Änderungsantrags (4. Nov. 2021) gibt es keine Anforderungen an Weltgebietsvorhersagezentralen (WAFC), SIGWX-Vorhersagen in codierter Form (IWXXM) zu veröffentlichen.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Anforderung an WAFC, SIGWX-Vorhersagen in codierter Form (IWXXM) zu veröffentlichen, aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 2.1 „Verwendung von Weltgebiets- vorhersagesystemen (WAFS)“, Bestimmung 2.1.2</p>	<p>C</p>	<p>Diese Bestimmung wurde in den EU-Vorschriften nicht umgesetzt. Dementsprechend und angesichts der zurückgestellten Anwendbarkeit des ICAO-Änderungsantrags (4. Nov. 2021) gibt es keine Anforderungen an Flugplatz-Wetterwarten, von WAFC empfangene IWXXM-Daten in WAFS-Standardkarten zu entschlüsseln.</p>	<p>In MET.TR.215 der Verordnung (EU) 2017/373 wird die Verwendung von WAFS-Produkten für die Erstellung von meteorologischen Informationen für die Flugwetterdokumentation nicht ausdrücklich festgelegt. Eine diesbezügliche Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 ist nicht vorgesehen.</p>

<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 2.2 „Notifizierung signifikanter Abweichungen gegenüber den WAFC“, Bestimmung 2.2</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften und angesichts der zurückgestellten Anwendbarkeit des ICAO-Änderungsantrags (4. Nov. 2021) gibt es keine Anforderungen an Flugplatz-Wetterwarten, von den betreffenden WAFC empfangene IWXXM-Daten zu verwenden, um signifikante Abweichungen zu melden.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Anforderungen an Wetterdienste (nicht nur Flugplatz-Wetterwarten), die betreffenden WAFC bei der Verwendung von IWXXM-Daten über signifikante Abweichungen zu informieren, aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Tabelle A2-1 „Muster für Informationsmeldungen zu Vulkanaschewolken“</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften enthält das Muster keine Bestimmungen für Verweise auf „UNKNOWN“ im Abschnitt „Staat/Gebiet“ der Informationsmeldung. Die Bezugnahmen auf „SFC“ (Surface)-Höhe und „UNKNOWN“ sind im Abschnitt „Gipfelhöhe“ nicht enthalten. Beispiele und Fußnoten zu „WIEDER AUFGEWIRBELTER“ (RESUSPENDED) Vulkanasche sind nicht enthalten.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 3 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Bestimmungen für Bezugnahmen auf „UNKNOWN“ im Abschnitt „Staat/Gebiet“, „SFC“ (Surface)-Höhe und „UNKNOWN“ im Abschnitt „Gipfelhöhe“ und Beispiele wie „WIEDER AUFGEWIRBELTE (RESUSPENDED)“ Vulkanasche aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Beispiel A2-1 „Muster für Informationsmeldungen zu Vulkanaschewolken“</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften ist die Änderung der „Vulkannummer“ im Beispiel nicht enthalten.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die „Vulkannummer“ im Beispiel aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 im Einklang stehen wird.</p>

<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Tabelle A2-2 „Muster für Informationsmeldungen zu tropischen Wirbelstürmen“</p>	<p>C</p>	<p>Im Muster der EU-Vorschriften ist Folgendes nicht enthalten: 1) Bestimmungen für die Einbeziehung der Änderung der Intensität zum Zeitpunkt der Beobachtung des tropischen Wirbelsturms; 2) Aufnahme der Option „NIL“ in Bezug auf eine beobachtete Cumulonimbuswolke (CB).</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Änderung der Intensität zum Zeitpunkt der Beobachtung des tropischen Wirbelsturms und die Aufnahme „NIL“ in Bezug auf eine beobachtete Cumulonimbuswolke (CB) aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Beispiel A2-2 „Informationsmeldung zu tropischen Wirbelstürmen“</p>	<p>C</p>	<p>Im aktualisierten Beispiel der EU-Vorschriften ist die Änderung der Intensität zum Zeitpunkt der Beobachtung des tropischen Wirbelsturms nicht enthalten.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Änderung der Intensität zum Zeitpunkt der Beobachtung des tropischen Wirbelsturms aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Tabelle A2-3 „Muster für Informationsmeldungen zu Weltraumwetterinformation“</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften ist die Funktion von Weltraumwetterzentren – und damit auch Tabelle A2-3 – derzeit nicht enthalten.</p>	<p>Die EASA wird die Entwicklungen der Bestimmungen für die Beratung zum Weltraumwetter weiterhin überwachen. Derzeit ist ein Zeitplan für die Aufnahme der Funktion von Weltraumwetterzentren in die EU-Vorschriften nicht vorgesehen.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 3; Tabelle A3-2 „Muster für Informationsmeldungen zu METAR und SPECI“</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften ist die Verwendung des Schrägstriches („/“) als Indikator für „fehlende Daten“ nicht ausdrücklich vorgesehen.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 3 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass der Schrägstrich („/“) als Indikator für fehlende Daten im EU-Kontext für die Aufnahme in die EU-Vorschriften berücksichtigt worden sein wird.</p>

<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 4; 2.6 „Turbulenz“, Bestimmung 2.6.2</p>	<p>C</p>	<p>Kapitel 5 und Anhang 4 zu ICAO-Anhang 3 wurden nicht in EU-Recht umgesetzt.</p>	<p>Die Bestimmungen über die Meldung von Turbulenzen in Bezug auf die „Wirbel-Dissipationsrate“ (EDR) werden durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 abgedeckt, in der Luftfahrzeugbeobachtungen und Meldungen im Sprechfunkverkehr im Rahmen der Regelungsaufgabe 0476, Regelmäßige Aktualisierung der SERA, behandelt werden. Die Bestimmungen über die Datalink-Kommunikation werden auch im Rahmen der künftigen Aufgabe in Bezug auf den Datalink-Betrieb berücksichtigt werden.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 4; 2.6 „Turbulenz“, Bestimmung 2.6.3</p>	<p>C</p>	<p>Kapitel 5 und Anhang 4 zu ICAO-Anhang 3 wurden nicht in EU-Recht umgesetzt.</p>	<p>Die Bestimmungen über die Meldung von Turbulenzen in Bezug auf die „Wirbel-Dissipationsrate“ (EDR) werden durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 abgedeckt, in der Luftfahrzeugbeobachtungen und Meldungen im Sprechfunkverkehr im Rahmen der Regelungsaufgabe 0476, Regelmäßige Aktualisierung der SERA, behandelt werden. Die Bestimmungen über die Datalink-Kommunikation werden auch im Rahmen der künftigen Aufgabe in Bezug auf den Datalink-Betrieb berücksichtigt werden.</p>

<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 4; Tabelle A4-1 „Muster für Sonderflugmeldungen“ (Downlink)</p>	<p>C</p>	<p>Kapitel 5 und Anhang 4 zu ICAO-Anhang 3 wurden nicht in EU-Recht umgesetzt.</p>	<p>Die Bestimmungen über die Meldung schwerer Staubstürme werden durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA) abgedeckt, in der Luftfahrzeugbeobachtungen und Meldungen im Sprechfunkverkehr im Rahmen der Regelungsaufgabe 0476, Regelmäßige Aktualisierung von SERA, behandelt werden. Die Bestimmungen über die Datalink-Kommunikation werden auch im Rahmen der künftigen Aufgabe in Bezug auf den Datalink-Betrieb berücksichtigt werden.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 5; 4.4 „Austausch“ und Verbreitung von Gebietswettervorhersagen für Flüge in niedrigen Höhen“, neue Bestimmung 4.4.2</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften gibt es keine Bezugnahme auf die Verbreitung von Gebietswettervorhersagen für Flüge in niedrigen Höhen über internetgestützte feste Flugfernmelddienste.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Verbreitung von Gebietsvorhersagen für Flüge in niedrigen Höhen über internetgestützte feste Flugfernmelddienste aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 6; 4.2 „Kriterien im Zusammenhang mit Phänomenen auch in SIGMET- und AIRMET- Meldungen und Sonderflugmeldungen (Uplink)“, neue Bestimmung 4.2.6</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften liegen die Untergrenzen für schwere und mäßige Turbulenzen bei 0,7 bzw. 0,4.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Untergrenzen für Schwellenwerte für schwere und mäßige Turbulenzen auf 0,45 bzw. 0,20 geändert und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.</p>

<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 6; Tabelle A6-1A „Muster für SIGMET und AIRMET“</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften ist</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) die Identifizierung von Cumulonimbuswolken (CB) in Verbindung mit der vorhergesagten Position tropischer Wirbelstürme und den zugehörigen Fußnoten und 2) die Überarbeitung der Fußnoten in Bezug auf SIGMET für radioaktive Wolken nicht enthalten. 	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) die Identifizierung von CB in Verbindung mit der vorhergesagten Position tropischer Wirbelstürme und den zugehörigen Fußnoten und 2) die Überarbeitung der Fußnoten in Bezug auf SIGMET für radioaktive Wolken aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 6; Tabelle A6-1B „Muster für Sonderflugmeldungen (Uplink)“</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften ist:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) „schwerer Staubsturm“ (HVY DS) und 2) die Angabe „beobachtet“ in Bezug auf „Ort“ und „Flughöhe“ nicht enthalten. 	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 3 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Relevanz von Sonderflugmeldungen (Uplink) im Zusammenhang mit dem EU-Betrieb für die Aufnahme in die Verordnung (EU) 2017/373 berücksichtigt worden sein wird.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 6; Beispiel A6-4 „SIGMET- Meldung für radioaktive Wolken“</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften wurde die ICAO-Formulierung der SIGMET-Meldung für radioaktive Wolken nicht übernommen.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass die ICAO-Formulierung der SIGMET-Meldung für radioaktive Wolken aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.</p>
<p>ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 8; 2.2 „Format der Informationen über signifikante Wettererscheinungen“, Bestimmung 2.2.1</p>	<p>B</p>	<p>Die EU-Vorschriften unterscheiden diesbezüglich nicht zwischen der Planung vor dem Flug und der Umplanung während des Flugs.</p>	<p>Eine diesbezügliche Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 ist nicht vorgesehen.</p>

ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 8; 2.2 „Format der Informationen über signifikante Wettererscheinungen“, Bestimmung 2.2.2	C	In den EU-Vorschriften und angesichts der zurückgestellten Anwendbarkeit (4. November 2021) ist die Empfehlung, dass Informationen über signifikante Wettererscheinungen der WAFC in codierter Form (IWXXM) veröffentlicht werden sollten, nicht enthalten.	Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei unter Berücksichtigung der zurückgestellten Anwendbarkeit (4. November 2021) davon auszugehen ist, dass die Empfehlung, dass Informationen über signifikante Wettererscheinungen der WAFC in codierter Form (IWXXM) veröffentlicht werden sollten, aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.
--	---	---	---

1.3. Änderungsanträge 44, 37 bzw. 23 zu den Teilen I, II und III von Anhang 6 über den Betrieb von Luftfahrzeugen

1.3.1. Beschreibung

Änderungsantrag 44 zu Anhang 6 Teil I betrifft Konfliktgebiete, den Allwetterbetrieb, die Harmonisierung der Bedingungen für Zulassungen, Annahmen und Genehmigungen (AAA), den Frachtraum, Bodennäherungswarnanlagen (GPWS), Schwimmwesten, Artikel 83a, Flugschreiber, die Aufzeichnung von Datalink-Kommunikationsmeldungen und den Ort eines in Not befindlichen Luftfahrzeugs.

Änderungsantrag 37 zu Anhang 6 Teil II betrifft den Allwetterbetrieb, die Harmonisierung der Bedingungen für Zulassungen, Annahmen und Genehmigungen (AAA), Artikel 83a, Flugschreiber und die Aufzeichnung von Datalink-Kommunikationsmeldungen.

Änderungsantrag 23 zu Anhang 6 Teil III betrifft den Allwetterbetrieb, die Harmonisierung der Bedingungen für Zulassungen, Annahmen und Genehmigungen (AAA), Artikel 83a, die Entwicklung eines Leistungscodes für Hubschrauber mit Gefährdung, Flugschreiber und die Aufzeichnung von Datalink-Kommunikationsmeldungen.

1.3.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission⁵

1.3.3. Tabelle der für Änderungsantrag 44 zu Anhang 6 Teil I zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
----------------------	----------------------------------	-------------------------------------	-------------

⁵ ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1.

4.2.8.1.1	C	Teilweise umgesetzt. Das CVS erhält keine betrieblichen Anrechnungen. Verordnung (EU) Nr. 965/2012 gestattet derzeit nur betriebliche Anrechnungen für HUD und EVS.	
4.2.8.2	C	Teilweise umgesetzt. Die neu eingeführten Elemente der Richtlinie wurden noch nicht in EU-Recht umgesetzt.	
4.3.4.1.2	C	Teilweise umgesetzt. In den EU-Vorschriften wird das ETOPS-Konzept anstelle von EDTO verwendet.	Die EDTO-Standards sollen im Rahmen der RMT.0392 in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt werden.
4.7.2.1	C	Nicht umgesetzt. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 verwendet EDTO nicht. Stattdessen wird das ETOPS-Konzept verwendet.	Die EDTO-Standards sollen im Rahmen der RMT.0392 in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt werden.
4.7.2.2	C	Nicht umgesetzt. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 verwendet EDTO nicht. Stattdessen wird das ETOPS-Konzept verwendet.	Die EDTO-Standards sollen im Rahmen der RMT.0392 in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt werden.
4.7.2.3	C	Nicht umgesetzt. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 verwendet EDTO nicht. Stattdessen wird das ETOPS-Konzept verwendet.	Die EDTO-Standards sollen im Rahmen der RMT.0392 in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt werden.
4.7.2.4	C	Nicht umgesetzt. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 verwendet EDTO nicht. Stattdessen wird das ETOPS-Konzept verwendet.	Die EDTO-Standards sollen im Rahmen der RMT.0392 in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt werden.
4.7.2.6	C	Nicht umgesetzt. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 verwendet EDTO nicht. Stattdessen wird das ETOPS-Konzept verwendet.	Die EDTO-Standards sollen im Rahmen der RMT.0392 in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt werden.

6.1.5.1	C	Nicht umgesetzt.	
6.1.5.2	C	Nicht umgesetzt.	
6.1.5.3	C	Nicht umgesetzt.	
6.1.5.4 Empfehlung	C	Nicht umgesetzt.	
6.3.3.1.1	A	Strenger. CAT.IDE.A.195(a) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 schreibt die Aufzeichnung von Datalink-Kommunikationen für Flugzeuge vor, die am oder nach dem 8. April 2014 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.	
6.3.3.1.2	C	Nicht umgesetzt. CAT.IDE.A.195(a) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist nur auf Flugzeuge anwendbar, die am oder nach dem 8. April 2014 zum ersten Mal ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben. Eine Nachrüstung von Geräten für die Aufzeichnung von Datenverbindungen ist nicht vorgeschrieben.	
6.3.3.1.3 Empfehlung	C	Nicht umgesetzt.	
6.18.1.	C	Teilweise umgesetzt. CAT.GEN.MPA.210 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist nicht auf Flugzeuge mit einer MCTOM unter 45 500 kg und einer MOPSC von weniger als 19 anwendbar. Darüber hinaus ist CAT.GEN.MPA.210 nur auf Flugzeuge anwendbar, die am oder nach dem 1. Januar 2023 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.	
6.18.2.Empfehlung	C	Nicht umgesetzt.	

Anlage 8 1.6	C	Nicht umgesetzt. Wird ein ADRS eingesetzt, gibt es derzeit keine EU- Anforderung für die Zuverlässigkeit der Energiequelle.	Die Abweichung ist gegenüber Richtlinie 6.3.1.1.1 anzuzeigen.
Anlage 10	C	Nicht umgesetzt	

1.1.4. Tabelle der für Änderungsantrag 37 zu Anhang 6 Teil II zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
2.2.2.2.1.1	C	Teilweise umgesetzt. Das CVS erhält keine betrieblichen Anrechnungen. Verordnung (EU) Nr. 965/2012 gestattet derzeit nur betriebliche Anrechnungen für HUD und EVS.	
2.4.16.2.1	C	Teilweise umgesetzt.	Die Teil-NCO enthält keine Vorschrift für das Mitführen von Flugschreibern.
2.4.18.1	C	Nicht umgesetzt.	
2.4.18.2	C	Nicht umgesetzt.	
2.4.18.3	C	Nicht umgesetzt.	
2.4.18.4	C	Nicht umgesetzt.	
Anlage 2.5	C	Nicht umgesetzt.	

1.1.5. Tabelle der für Änderungsantrag 23 zu Anhang 6 Teil III zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen

2.2.8.1.1	C	Teilweise umgesetzt. Das CVS erhält keine betrieblichen Anrechnungen. Verordnung (EU) Nr. 965/2012 gestattet derzeit nur betriebliche Anrechnungen für HUD und EVS.	
2.2.8.2	C	Teilweise umgesetzt. Die neu eingeführten Elemente der Richtlinie wurden noch nicht in EU-Recht umgesetzt.	
4.1.5.1	C	Nicht umgesetzt	
4.1.5.2	C	Nicht umgesetzt	
4.1.5.3	C	Nicht umgesetzt	
4.1.5.4	C	Nicht umgesetzt	
4.3.3.1.2	C	Nicht umgesetzt	
4.3.3.1.2.4	C	Nicht umgesetzt	
4.7.3.1.1.1	C	Nicht umgesetzt	
4.13.1.	C	Nicht umgesetzt	
4.13.2.	C	Nicht umgesetzt	
4.13.3.	C	Nicht umgesetzt	
4.13.4.	C	Nicht umgesetzt	
Anlage 4 1.6	C	Nicht umgesetzt. Wird ein ADRS eingesetzt, gibt es derzeit keine EU-Anforderung an die Zuverlässigkeit der Energiequelle.	Die Abweichung sollte gegenüber Richtlinie 4.3.1.1.4 gemeldet werden.
Anlage 6	C	Nicht umgesetzt	

1.4. Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 über das Flugfernmeldewesen, Band I und Band II

1.4.1. Beschreibung

Band I: Der Änderungsantrag bezieht sich auf das globale Satellitennavigationssystem (GNSS) und konventionelle Navigationshilfen und ist auf die vierte und fünfte Sitzung des

Panels für Navigationssysteme zurückzuführen (NSP/4 und 5). Der Änderungsantrag behandelt: a) Leistungskategorien für Instrumentenlandesysteme (ILS); b) die Bereitstellung von Informationen über den Betriebszustand von Funknavigationssystemen; c) die Aktualisierung der Bestimmungen des satellitengestützten Erweiterungssystems (SBAS) im Hinblick auf die Einführung neuer SBAS-Diensteanbieter, einer neuen UTC-Standardkennung (Coordinated Universal Time Identifier) und der Anforderungen an die Überwachung der Ausgabe von Daten des globalen Positionsbestimmungssystems (GPS); d) Bestimmungen zur Gewährleistung der Kompatibilität des bodengestützten Erweiterungssystems (GBAS) für die UKW-Rundsendung von Daten (VDB) mit ILS und UKW-Drehfunkfeuer (VOR); e) Präzisierungen und Berichtigungen der GBAS-Bestimmungen; und f) zusätzliche Anleitungen zu den GNSS-Integritätswarn Grenzen.

Band II: Der Änderungsantrag steht im Zusammenhang mit dem ICAO-Modell für den Austausch von Wetterinformationen (IWXXM), dem festen Flugfernmeldenetz (AFTN) und dem festen Flugfernmeldedienst (AFS).

1.4.2. *Einschlägiges Unionsrecht*

Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission⁶

1.4.3. *Tabelle der für Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 Band I zu notifizierenden Abweichungen*

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
Änderungsantrag 92 Anhang 10 Band I	C	In der Verordnung (EU) 2017/373 wird nur auf den ICAO-Anhang 10 Band I bis einschließlich Änderungsantrag 89 verwiesen.	Die Einhaltung wird erreicht, wenn Punkt CNS.TR.100 der Verordnung (EU) 2017/373 im Rahmen der RMT.0719 „Regelmäßige Aktualisierung von ATM/ANS-Vorschriften (IR/AMC/GM)“ gemäß dem im EPAS angegebenen Zeitplan geändert wird.

1.1.0.

1.1.4. *Tabelle der für Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 Band II zu notifizierenden Abweichungen*

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
--------------------------	-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------

⁶ ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1.

Änderungsantrag 92 Anhang 10 Band II Kapitel 4, 4.3	C	In der Verordnung (EU) 2017/373 wird nur auf den ICAO-Anhang 10 Band I bis einschließlich Änderungsantrag 89 verwiesen.	Die Einhaltung wird erreicht, wenn Punkt CNS.TR.100 der Verordnung (EU) 2017/373 im Rahmen der RMT.0719 „Regelmäßige Aktualisierung von ATM/ANS-Vorschriften (IR/AMC/GM)“ gemäß dem im EPAS angegebenen Zeitplan geändert wird.
---	---	---	---

1.5. Änderungsantrag 52 zu Anhang 11 über Flugverkehrsdienste

1.5.1. Beschreibung

Die Änderungsanträge betreffen die Contingency-Planung in Bezug auf Konfliktgebiete. Sie orientieren sich an den Sicherheitsempfehlungen des niederländischen Sicherheitsausschusses (DSB) im Nachlauf zu Flug MH17 der Malaysia Airlines und an den Empfehlungen der Task Force „Risiken für die Zivilluftfahrt im Zusammenhang mit Konfliktgebieten“ (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Der Änderungsantrag betrifft auch Änderungen in Form einer neuen Bestimmung für die Wiederholung einer Anweisung durch Fahrer von Betriebsfahrzeugen.

1.5.2. Einschlägiges Unionsrecht

Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission⁷

Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission⁸

Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission⁹

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission¹⁰

1.5.3. Tabelle der für Änderungsantrag 52 zu Anhang 11 zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
Änderungsantrag 52 Anhang 11 Kapitel 2.19 Punkt 2.19.3	C	In den EU-Vorschriften ist die Anforderung an die zuständige ATS-Behörde, die Durchführung einer Sicherheitsrisikobeurteilung und die Umsetzung angemessener Risikominderungsmaßnahmen sicherzustellen, nicht enthalten.	Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 im Rahmen der RMT.0719 „Regelmäßige Aktualisierung der Vorschriften für Dienste des Flugverkehrsmanagements/der Flugsicherheit“ ist in Planung und der Zeitplan im Europäischen Plan für Flugsicherheit (EPAS) kann eingehalten werden.

⁷ ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1.

⁸ ABl. L 104 vom 3.4.2020, S. 1.

⁹ ABl. L 44 vom 14.2.2020, S. 1.

¹⁰ ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1

<p>Änderungsantrag 52 Anhang 11 Kapitel 2.19 Punkt 2.19.3.1</p>	<p>C</p>	<p>In den EU-Vorschriften ist die Anforderung an die Mitgliedstaaten, Verfahren für die Erleichterung der Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten Faktoren in der Sicherheitsrisikobeurteilung festzulegen, nicht enthalten.</p>	<p>Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 im Rahmen der RMT.0719 „Regelmäßige Aktualisierung der Vorschriften für Dienste des Flugverkehrsmanagements/der Flugsicherung“ ist in Planung und der Zeitplan im Europäischen Plan für Flugsicherheit (EPAS) kann eingehalten werden.</p>
---	----------	---	--

<p>Anhang 11 Änderungsantrag 52 Kapitel 3 Punkt 3.7.3.3</p>	<p>A</p>	<p>Der Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014, der voraussichtlich Ende 2020 veröffentlicht wird, enthält die folgenden Bestimmungen:</p> <p><i>„Der Fahrer eines Fahrzeugs mit Funkausrüstung, das auf dem Rollfeld betrieben wird oder betrieben werden soll, muss</i></p> <p><i>3) sicherheitsrelevante Teile der per Sprechfunk vom Personal der Flugverkehrsdienste übermittelten Anweisungen wiederholen. Anweisungen für das Befahren von, das Anhalten vor, das Kreuzen von und den Betrieb auf einer Piste, einer Rollbahn oder einem Pistenstreifen müssen stets wiederholt werden;</i></p> <p><i>4) dem Personal der Flugverkehrsdienststellen andere als die unter Punkt 3 genannten Anweisungen wiederholen oder auf eine Art und Weise bestätigen, dass deutlich daraus hervorgeht, dass die Anweisungen verstanden wurden und eingehalten werden.“</i></p> <p><u>Der ICAO-Wortlaut:</u></p> <p>Der Fahrer eines Fahrzeugs, das auf dem Rollfeld betrieben wird oder betrieben werden soll, muss sicherheitsrelevante Teile der per Sprechfunk vom Fluglotsen übermittelten Anweisungen wiederholen, d. h. Anweisungen für das Befahren von, das Anhalten vor, das Kreuzen von und den Betrieb auf einer Piste, einer Rollbahn oder einem Pistenstreifen.</p>	<p>Die EU-Verordnung wird voraussichtlich strenger sein, da die Auffassung vertreten wird, dass die Anforderungen an Fahrzeugführer genauso präzise sein sollten wie für die Flugbesatzung.</p> <p>Die entsprechenden Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 können unter Punkt SERA.8015(e) der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 im Rahmen der RMT.0476 „Regelmäßiger Aktualisierung der SERA-Vorschrift (IR/AMC/GM)“ übernommen werden und werden voraussichtlich im vierten Quartal 2023 anwendbar.</p>
---	----------	--	--

Anhang 11 Änderungsantrag 52 Kapitel 3 Punkt 3.7.3.4	C	In den EU-Vorschriften ist die Anforderung an den Fluglotsen, die Wiederholung des Fahrzeugführers anzuhören, nicht enthalten.	Eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 im Rahmen der RMT.0476 „Regelmäßige Aktualisierung der SERA-Vorschrift (IR/AMC/GM)“ wird in Betracht gezogen und voraussichtlich im vierten Quartal 2023 anwendbar sein, wobei davon auszugehen ist, dass die Anforderung an den Fluglotsen, die Wiederholung des Fahrzeugführers anzuhören, mit dem Änderungsantrag 52 in Einklang stehen wird.
---	---	--	---

1.6. Änderungsanträge 15 und 9 zu Anhang 14 über Flugplätze, Band I und Band II

1.6.1. Beschreibung

Band I: Der Änderungsantrag betrifft die Konstruktion und den Betrieb von Flugplätzen sowie von optischen Navigationshilfen.

Band II: Der Änderungsantrag betrifft Änderungen der Spezifikationen für Konstruktion und Betrieb von Flugplätzen, die sich aus der dritten Sitzung des Gremiums für Konstruktion und Betrieb von Flugplätzen (ADOP/3) und der achten Sitzung der PANS-Flugplatz-Studiengruppe (PASG/8) ergeben.

1.6.2. Einschlägiges Unionsrecht

Band I: Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission¹¹ und Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission¹²

Band II: Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission¹³

1.6.3. Tabelle der für Änderungsantrag 15 zu Anhang 14 zu notifizierenden Abweichungen Bnd. I

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
1.1.7. Installation von Objekten auf Pistenstreifen	A	Die Zulassungsspezifikationen sehen höhere Werte für bestimmte Pistenarten vor.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
3.6.3 Breite von Freiflächen	A	Die derzeitige Zulassungsspezifikation sieht einen höheren Wert für bestimmte Pistenarten vor.	Die EASA prüft, ob die Zulassungsspezifikation geändert werden muss.

¹¹ ABl. L 44 vom 14.2.2020, S. 1.

¹² ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1.

¹³ ABl. L 44 vom 14.2.2020, S. 1.

3.12.6 Haltebuchten, Rollhalte, Zwischenhalte und Fahrbahnhalte	B	Aus der derzeitigen Zulassungsspezifikation geht die mit der Spezifikation verfolgte Absicht in Bezug auf die seitliche Übergangsfläche nicht eindeutig hervor.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
3.12.8 Haltebuchten, Rollhalte, Zwischenhalte und Fahrbahnhalte	C	Die Bestimmung wurde als Anleitungsmaterial umgesetzt.	Die Bestimmung kann bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.3.23.4 Pistenfeuer	C	In den derzeitigen Zulassungsspezifikationen wird diese Bestimmung nicht berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.3.23.5 Standort von Pistenfeuern	C	In den derzeitigen Zulassungsspezifikationen wird diese Bestimmung nicht berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.3.23.6 Standort von Pistenfeuern	C	In den derzeitigen Zulassungsspezifikationen wird diese Bestimmung nicht berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.3.23.10 Merkmale von Pistenfeuern	B	In der aktuellen Zulassungsspezifikation wird diese Bestimmung auf andere Weise berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.3.29.3 Standort von „No Entry“-Balken	C	In den derzeitigen Zulassungsspezifikationen wird diese Bestimmung nicht berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.3.29.8 Merkmale von „No Entry“-Balken	B	In den derzeitigen Zulassungsspezifikationen wird diese Bestimmung auf andere Weise berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.4.1 Tabelle 5-5	A	Die derzeitige Spezifikation sieht eine größere Seitenhöhe von Zeichen vor.	Diese Bestimmung soll beibehalten werden.

5.4.3.35 Hinweiszeichen	C	In der derzeitigen Zulassungsspezifikation wird diese Bestimmung nicht umfassend berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.4.3.37 Hinweiszeichen	C	In der derzeitigen Zulassungsspezifikation wird diese Bestimmung nicht umfassend berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
5.4.3.39	C	In der derzeitigen Zulassungsspezifikation wird diese Bestimmung nicht umfassend berücksichtigt.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.
9.9.5.	A	Die derzeitige Zulassungsspezifikation stellt in Bezug auf die Installation von Objekten für bestimmte Pistenarten größere Anforderungen.	Die Bestimmung soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden.

1.1.4. Tabelle der für Änderungsantrag 9 zu Anhang 14 Bnd. II zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
1.1 Begriffsbestimmung von Design D	C	Die Begriffsbestimmung wird in den derzeitigen Bestimmungen nicht behandelt. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
1.1 Begriffsbestimmung des D-Werts (D-value)	C	Die Begriffsbestimmung wird in den derzeitigen Bestimmungen nicht behandelt. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

1.1 Begriffsbestimmung von „dynamische tragfähige Fläche“	C	Die derzeitige Begriffsbestimmung bezieht sich auf das Notaufsetzen und nicht auf die Hubschrauberbewegung. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
1.1 Begriffsbestimmung von „rechteckig“ (elongated)	C	Die Begriffsbestimmung wird in den derzeitigen Bestimmungen nicht behandelt. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
1.1 Begriffsbestimmung von Hubschrauberstandplatz	C	Die derzeitige Begriffsbestimmung deckt nicht alle Funktionen ab, die unter die neue Begriffsbestimmung für Hubschrauberstandplätze fallen. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
1.1 Begriffsbestimmung der Hubschrauberrollbahn	C	Der neue Inhalt der Begriffsbestimmung wird in den derzeitigen Bestimmungen nicht behandelt. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

1.1 Begriffsbestimmung des Hubschrauberrollwegs	C	Die Begriffsbestimmung wird in den derzeitigen Bestimmungen nicht behandelt. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
1.1 Begriffsbestimmung von „Schutzfläche“	C	Die derzeitige Begriffsbestimmung umfasst auch den Rollweg. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
1.1 Begriffsbestimmung von „Aufsetzkreis“ (Touchdown Positioning Circle, TDPC)	C	Die Begriffsbestimmung wird in den derzeitigen Bestimmungen nicht behandelt. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
1.1 Begriffsbestimmung der „Aufsetzmarkierung“ (Touchdown Positioning Marking, TDPM)	C	Die Begriffsbestimmung wird in den derzeitigen Bestimmungen nicht behandelt. Darüber hinaus gilt sie nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
2.4.1 Abmessungen von Hubschrauberlandeplätzen und zugehörige Informationen	C	Die Spezifikation wurde nicht umgesetzt.	Die Spezifikation wird in Zukunft im Rahmen der RMT.0722 bis zum vierten Quartal 2023 in Betracht gezogen.
2.4.3 Abmessungen von Hubschrauberlandeplätzen und zugehörige Informationen	C	Die Spezifikation wurde nicht umgesetzt.	Die Spezifikation wird in Zukunft im Rahmen der RMT.0722 bis zum vierten Quartal 2023 in Betracht gezogen.

2.7.1 Rettungsdienst und Brandbekämpfung (Angaben zum Schutzniveau)	C	Die einschlägigen Spezifikationen, die auch für Flugplätze gelten, wurden als Leitfaden umgesetzt.	Die Spezifikation wird in Zukunft im Rahmen der RMT.0722 bis zum vierten Quartal 2023 in Betracht gezogen.
2.7.2 Rettungsdienst und Brandbekämpfung (Kategorie)	C	Die einschlägigen Spezifikationen, die auch für Flugplätze gelten, wurden als Leitfaden umgesetzt.	Die Spezifikation wird in Zukunft im Rahmen der RMT.0722 bis zum vierten Quartal 2023 in Betracht gezogen.
2.7.3 Rettungsdienst und Brandbekämpfung (Bekanntmachung von Änderungen am Schutzniveau)	C	Die einschlägigen Spezifikationen, die auch für Flugplätze gelten, wurden als Leitfaden umgesetzt.	Die Spezifikation wird in Zukunft im Rahmen der RMT.0722 bis zum vierten Quartal 2023 in Betracht gezogen.
2.7.4 Rettungsdienst und Brandbekämpfung (neue Kategorie)	C	Die einschlägigen Spezifikationen, die auch für Flugplätze gelten, wurden als Leitfaden umgesetzt.	Die Spezifikation wird in Zukunft im Rahmen der RMT.0722 bis zum vierten Quartal 2023 in Betracht gezogen.
3.1.1 Endanflug- und Startflächen (FATO)	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden die FATO anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.2 Bestimmung der FATO	C	In den derzeitigen Bestimmungen ist nicht vorgesehen, dass die FATO fest sein muss. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

3.1.3 Abmessungen der FATO	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden die Abmessungen der FATO auf andere Weise definiert. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.5 Neigung der festen FATO	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden die Neigungen anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.8 FATO-Sicherheitsbereiche	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden die Merkmale des Sicherheitsbereichs anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.9 Abmessungen des FATO-Sicherheitsbereichs	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden die Abmessungen des Sicherheitsbereichs anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

3.1.11 Objekte im FATO-Sicherheitsbereich	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird das Vorhandensein von Objekten im Sicherheitsbereich anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.13 Bestimmung der geschützten seitlichen Neigung	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird das Vorhandensein von Objekten im Sicherheitsbereich anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.14 Bestimmung der geschützten seitlichen Neigung	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird das Vorhandensein von Objekten im Sicherheitsbereich anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.15 Hindernisse auf einer Fläche einer geschützten seitlichen Neigung	C	Die derzeitige Spezifikation sieht die Möglichkeit oder das Eindringen in die Fläche unter bestimmten Bedingungen vor. Darüber hinaus gilt die derzeitige Bestimmung nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

3.1.16 Hubschrauberfreiflächen	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.19 Breite von Hubschrauberfreiflächen	C	Die derzeitige Bestimmung enthält eine einzige Neigung. Darüber hinaus gilt die derzeitige Bestimmung nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.21 Aufsetz- und Abhebefläche (Touchdown and Lift-off Area, TLOF)	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.24 Abmessungen der TLOF	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

3.1.26 Neigungen einer TLOF	A	In der derzeitigen Spezifikation sind strengere Merkmale für die Neigung vorgesehen. Darüber hinaus gilt die derzeitige Bestimmung nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.27 TLOF innerhalb der FATO	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.28 TLOF auf Hubschrauberstandplatz	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.29 TLOF-Markierungen	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

3.1.30 TDPM auf der FATO/TLOF	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.31 Alternative TDPM	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.33 Hubschrauberrollbahnen	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.34 Breite von Hubschrauberrollbahnen	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

3.1.35 Querneigung von Hubschrauberrollbahnen	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.36 Hubschrauberrollwege	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.38 Neigung von Hubschrauberrollwegen	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.42 Hubschrauberschwebeflugwege	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

3.1.44 Hubschrauberstandplätze	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden die Merkmale der Plätze anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.45 Abmessungen von Hubschrauberstandplätzen	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden die Merkmale der Plätze anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.46 Neigung von Hubschrauberstandplätzen	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden die Merkmale der Plätze anders geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.47 Markierungen von Hubschrauberstandplätzen	C	Nach den derzeitigen Spezifikationen ist eine Nichtmarkierung des Platzes erlaubt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

3.1.52 Schutzbereich für die nicht gleichzeitige Nutzung des Platzes	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
3.1.55 Neigung des festen Schutzbereichs	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
4.2.7 Anflug- und Startsteigfläche für Hubschrauberbodenlandeplätze	C	Die Spezifikation regelt nicht die Verfügbarkeit von mindestens einer geschützten seitlichen Neigung. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.2 Markierung des Hubschrauberlandeplatzes (Anmerkung, aber neue Abbildung 5-1A wird eingefügt)	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

5.2.7.4 Merkmale der Zielpunktmarkierung	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird als anwendbare Farbe Weiß festgelegt; es wird nicht vorgeschrieben, dass die Farbe der Markierung im Kontrast zum Hintergrund stehen muss. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.9.1 Bestimmung der TDPM	C	In der derzeitigen Bestimmung wird die Bestimmung der TDPM in einer präskriptiveren und an Bedingungen geknüpften Weise definiert. Darüber hinaus gilt die derzeitige Bestimmung nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.9.2 TDPM-Merkmale	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden diese Spezifikationen nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.9.3 TDPC-Ort	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

5.2.9.5 Verbotene Markierung des Landebereichs	C	In den derzeitigen Bestimmungen werden diese Spezifikationen nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.9.8 Länge der Schulterlinie	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.9.9 Verbotene Markierungen des Landebereichs – Merkmale	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.9.10 TDPM-Priorität	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

5.2.13.2 Markierung der Hubschraubermitte	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.3 Ort der Markierungen für Hubschrauberrollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.4 Ort der Markierungszeichen von Hubschrauberrollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.5 Abstand von Markierungszeichen für Hubschrauberrollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.6 Markierung der Mittellinie auf befestigten Hubschrauberrollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

5.2.13.7 Markierung der Mittellinie auf unbefestigten Hubschrauberrollbahnen	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.8 Randmarkierungen von Hubschrauberrollbahnen – Merkmale	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.9 Randmarkierungszeichen von Hubschrauberrollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.10 Höhe des Randmarkierungszeichens von Hubschrauberrollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

5.2.13.11 Farbe des Randmarkierungszeichens von Hubschrauberrollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.12 Beleuchtung des Randmarkierungszeichens von Hubschrauberrollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.14.1 Markierungen und Markierungszeichen für Hubschrauberschwebeflugwege	C	Die Bereitstellung von einschlägigen Markierungen und Markierungszeichen ist gemäß den derzeitigen Anforderungen nur unter bestimmten Bedingungen vorgeschrieben. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.14.2 Ort der Markierungen und Markierungszeichen für Hubschrauberschwebeflugwege	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Schwebeflugbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

5.2.14.3 Markierung der Mittellinie von Hubschrauber-schwebeflugwegen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Schwebeflugbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.14.4 Markierung der Mittellinie von unbefestigten Hubschrauber-schwebeflugwegen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Schwebeflugbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.14.5 Markierungszeichen für Hubschrauber-schwebeflugwege	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Schwebeflugbahn. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.15.1 Bereitstellung von Markierungen für den Perimeter des Hubschrauberstandplatzes	C	Die Bereitstellung von Markierungen für den Perimeter des Platzes ist gemäß den derzeitigen Anforderungen nur unter bestimmten Bedingungen vorgeschrieben. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

5.2.15.2 Bereit- stellung einer TDPM für den Hubschrauber- standplatz	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.15.4 Ort der TDPM, Ausrichtungslinien und Führungslinien	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.15.6 Perimeter- markierungen von Hubschrauber- standplätzen – Merkmale	C	In den derzeitigen Bestimmungen sind die neuen Merkmale der Markierung nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.15.7 TDPM- Merkmale	C	Die Merkmale der TDPM werden in den derzeitigen Bestimmungen unterschiedlich definiert. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

<p>5.3.1 Beleuchtungseinrichtungen, allgemein –</p> <p>Entfernung der HAPI-Darstellung aus Abbildung 5-11</p>	<p>C</p>	<p>Die derzeitigen Bestimmungen enthalten eine Darstellung des HAPI-Systems. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die derzeitigen Spezifikationen werden als notwendig erachtet und sollten beibehalten werden.</p>
<p>5.3.5 Anflugbefeuerungssystem</p>	<p>C</p>	<p>Die derzeitigen Bestimmungen enthalten Spezifikationen für den Ort, das Signalformat, die Lichtverteilung, die Anflugstrecke und die Azimuteinstellung sowie Merkmale für das Anflugbefeuerungssystem. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die derzeitigen Spezifikationen werden als notwendig erachtet und sollten beibehalten werden.</p>
<p>5.3.6. Gleitwinkelbefeuerungssystem</p>	<p>C</p>	<p>Die derzeitigen Bestimmungen enthalten Spezifikationen für den Ort, das Signalformat, die Lichtverteilung, die Anflugneigung und die Höheneinstellung sowie Merkmale der Beleuchtungseinrichtungen und Hindernisschutzflächen. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die derzeitigen Spezifikationen werden als notwendig erachtet und sollten beibehalten werden.</p>

<p>5.3.9.17 Beleuchtungseinrichtungen des TLOF-Perimeters auf der FATO am Boden eines erhöhten Hubschrauberlandeplatzes</p>	<p>C</p>	<p>Nach der geltenden Spezifikation dürfen Beleuchtungseinrichtungen des TLOF-Perimeters 5 cm überschreiten. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.</p>
<p>5.3.10.1 Bereitstellung von Flutlichtbeleuchtung für Hubschrauberlandeplätze</p>	<p>C</p>	<p>In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.</p>
<p>5.3.10.2 Ort der Flutlichtbeleuchtung für Hubschrauberstandplätze</p>	<p>C</p>	<p>In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.</p>
<p>5.3.10.3 Spektralverteilung der Flutlichtbeleuchtung für Hubschrauberstandplätze</p>	<p>C</p>	<p>In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.</p>

5.3.10.4 Horizontale und vertikale Beleuchtungsstärke	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.3.13.1 Hindernisse in Bereichen außerhalb und unterhalb der Grenzen der OLS	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.3.13.2 Freileitungen oder -kabel über einem Fluss	C	In den derzeitigen Bestimmungen wird diese Spezifikation nicht geregelt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
6.2.1.3 Ausrüstung und Dienste für die Rettung und Brandbekämpfung am Boden und auf erhöhten Hubschrauberlandeplätzen über unbewohnten Bauwerken	C	Die derzeitigen Bestimmungen sehen die Bereitstellung eines Rettungs- und Brandbekämpfungsdienstes vor, ohne dass eine Risikobeurteilung durchgeführt werden muss. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

<p>6.2.2.2 Berechnung der praktischen kritischen Fläche, bei der primäre Löschmittel mit Vollstrahl angewendet werden</p>	<p>C</p>	<p>Das Schutzniveau wird in Übereinstimmung mit den für Flugplätze geltenden Bestimmungen festgelegt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.</p>
<p>6.2.2.3 Berechnung der praktischen kritischen Fläche, bei der primäre Löschmittel mit einem dispergierenden Muster angewendet werden (außer Helidecks)</p>	<p>C</p>	<p>Es gelten die Spezifikationen für die Rettung und Brandbekämpfung für Flugplätze. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.</p>
<p>6.2.3.1 Menge der primären Löschmittel und Zusatzstoffe</p>	<p>C</p>	<p>Die Menge des Löschmittels und der Zusatzstoffe wird in Übereinstimmung mit den für Flugplätze geltenden Bestimmungen festgelegt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.</p>
<p>6.2.3.5 Ergänzende Feuerlöschmittel</p>	<p>C</p>	<p>Es gelten die Spezifikationen für die Rettung und Brandbekämpfung für Flugplätze. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.</p>	<p>Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.</p>

6.2.3.8 Ergänzende Feuerlöschmittel	C	Es gelten die Spezifikationen für die Rettung und Brandbekämpfung für Flugplätze. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
6.2.4.1 Reaktionszeit für Hubschrauber-Bodenflugplätze	C	In den geltenden Vorschriften ist keine bestimmte Reaktionszeit enthalten, die erreicht werden muss. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
6.2.5.1 Rettungsvorkehrungen	C	Es gelten die Spezifikationen für die Rettung und Brandbekämpfung für Flugplätze. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
6.2.6 Kommunikations- und Warnsystem	C	Es gelten die Spezifikationen für die Rettung und Brandbekämpfung für Flugplätze. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

6.2.7.1 Anzahl des Rettungspersonals	C	Es gelten die Spezifikationen für die Rettung und Brandbekämpfung für Flugplätze und das Personal für die Rettung und Brandbekämpfung wird immer bereitgestellt. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
6.2.7.2 Schulung von Personal für die Rettung und Brandbekämpfung	C	Es gelten die Spezifikationen für die Rettung und Brandbekämpfung für Flugplätze und das Personal für die Rettung und Brandbekämpfung wird immer bereitgestellt und geschult. Darüber hinaus gelten die derzeitigen Bestimmungen nur für VFR-Hubschrauberlandeplätze auf Flugplätzen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fallen.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.

1.7. Änderungsantrag 41 zu Anhang 15 über Flugverkehrsdienste

1.7.1. Beschreibung

Die vorgeschlagene Änderung betrifft die Contingency-Planung in Bezug auf Konfliktgebiete.

1.7.2. Einschlägiges Unionsrecht

Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission¹⁴

1.7.3. Tabelle der für Änderungsantrag 41 zu Anhang 15 zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
-------------------	----------------------------	-------------------------------	-------------

¹⁴ ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1.

6.3.2.3	C	Nicht umgesetzt. Die Veröffentlichung von Informationen durch NOTAM über gefährliche Tätigkeiten für die Zivilluftfahrt und die Behandlung des spezifischen Falls von Konfliktgebieten ist derzeit nach EU-Recht nicht erforderlich.	Dieser Änderungsantrag wird im Rahmen der Aktualisierung der Anforderungen von Anhang VI der Verordnung (EU) 2017/373 umgesetzt.
---------	---	---	--

1.1.0.

1.8. Änderungsanträge 13, 10 und 1 zu Anhang 16 zum Umweltschutz, Band I, Band II und Band III

1.8.1. Beschreibung

Band I: Der Änderungsantrag bezieht sich auf die Zertifizierungsanforderungen für Fluglärm.

Band II: Der Änderungsantrag bezieht sich auf die Anforderungen an die Zertifizierung von Emissionen durch Flugzeugtriebwerke.

Band III: Der Änderungsantrag bezieht sich auf die Anforderungen an die Zertifizierung von CO₂-Emissionen.

1.8.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) 2018/1139¹⁵

1.8.3. Tabelle der für Änderungsantrag 13 zu Anhang 16 Band I zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
Änderungsantrag 13 Anhang 16 Band I	C	In der Verordnung (EU) 2018/1139 wird auf den ICAO-Anhang 16 Band I Änderung 12 verwiesen.	Bis zum 31. März 2022 besteht eine Abweichung zwischen den nationalen Vorschriften und/oder Gepflogenheiten von [Mitgliedstaat] und den Bestimmungen von Anhang 16 Band I, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderung 13.

1.1.4. Tabelle der für Änderungsantrag 10 zu Anhang 16 Band II zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
-------------------	----------------------------	-------------------------------	-------------

¹⁵ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

Anhang 16 Band II Änderungsantrag 10 für diese Richtlinien mit Geltungsbeginn Januar 2021	C	In der Verordnung (EU) 2018/1139 wird auf den ICAO-Anhang 16 Band II Änderung 9 verwiesen.	Bis zum 31. März 2022 besteht eine Abweichung zwischen den nationalen Vorschriften und/oder Gepflogenheiten von [Mitgliedstaat] und den Bestimmungen von Anhang 16 Band II, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderung 10.
---	---	---	---

1.1.5. Tabelle der für Änderungsantrag 1 zu Anhang 16 Band III zu notifizierenden Abweichungen

Anhang Bestimmung	Kategorie der Abweichungen	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen
Anhang 16 Band III Änderung 1	C	In der Verordnung (EU) 2018/1139 wird auf den ICAO-Anhang 16 Band III verwiesen.	Bis zum 31. März 2022 besteht eine Abweichung zwischen den nationalen Vorschriften und/oder Gepflogenheiten von [Mitgliedstaat] und den Bestimmungen von Anhang 16 Band III, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderung 1.