VERORDNUNG (EU) 2018/401 DER KOMMISSION

vom 14. März 2018

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 hinsichtlich der Klassifizierung von Landebahnen

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 8a Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission ([2]) ist die Begriffsbestimmung für „Instrumentenlandebahn" für die Zwecke dieser Verordnung festgelegt. Die Bestimmungen der genannten Verordnung sollten dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet von Flugplätzen entsprechen und die einschlägigen internationalen Standards berücksichtigen.

(2) Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat in ihrem State Letter AN 41.2.24-13/20 die Änderung 11-B des Anhangs 14 Band 1 des Abkommens von Chicago angenommen, die für die ICAO-Vertragsstaaten seit dem 13. November 2014 gilt. Durch diese Änderung werden die bestehende Klassifizierung des Anflugs vereinfacht und die verschiedenen Arten von Anflug- und Landebetrieb genauer beschrieben.

(3) Diesen Änderungen des Anhangs 14 des Abkommens von Chicago sollte in der Verordnung (EU) Nr. 139/2014, insbesondere in den Bestimmungen betreffend den Anflug mit leistungsbasierter Navigation (performance-based navigation, PBN) mit vertikaler Führung und die landebahnbezogenen Anforderungen in Bezug auf den Anflug Rechnung getragen werden. Außerdem sollte die Durchführung von PBN-Anflügen mit vertikaler Führung an einer erheblichen Anzahl von Flugplätzen erleichtert werden, ohne dass eine Modernisierung ihrer Landebahninfrastrukturen erforderlich ist.

(4) Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sollte daher entsprechend geändert werden.

(5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen basieren auf der Stellungnahme Nr. 03/2016, die die Europäische Agentur für Flugsicherheit gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 abgegeben hat.

(6) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

([1]) ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.
([2]) Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1).

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

Brüssel, den 14. März 2018

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 20 erhält folgende Fassung:

„20. ‚Instrumentenlandebahn' (instrument runway): eine der folgenden Arten von Pisten, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit Instrumentenanflugverfahren bestimmt sind:

1. ‚Nichtpräzisionsanflug-Landebahn' (non-precision approach runway): eine mit optischen Hilfsmitteln und mindestens einem nicht optischen Hilfsmittel versehene Landebahn, die für den Landebetrieb nach einem Instrumentenanflug Typ A bestimmt ist;

2. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie I' (precision approach runway, category I): eine mit optischen Hilfsmitteln und mindestens einem nicht optischen Hilfsmittel versehene Landebahn, die für den Landebetrieb nach einem Instrumentenanflug Typ B CAT I bestimmt ist;

3. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie II' (precision approach runway, category II): eine mit optischen Hilfsmitteln und mindestens einem nicht optischen Hilfsmittel versehene Landebahn, die für den Landebetrieb nach einem Instrumentenanflug Typ B CAT II bestimmt ist;

4. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie III' (precision approach runway, category III): eine mit optischen Hilfsmitteln und mindestens einem nicht optischen Hilfsmittel zur und längs der Oberfläche versehene Landebahn, die für den Landebetrieb nach einem Instrumentenanflug Typ B CAT IIIA, IIIB oder IIIC bestimmt ist;".

2. Die folgenden Nummern 48a und 48b werden angefügt:

„48a. ‚Instrumentenanflug Typ A' (type A instrument approach operation): ein Instrumentenanflug mit einer Sinkflugmindesthöhe oder Mindestentscheidungshöhe von mindestens 75 m (250 ft);

48b. ‚Instrumentenanflug Typ B' (type B instrument approach operation): ein Instrumentenanflug mit einer Entscheidungshöhe unter 75 m (250 ft). Instrumentenanflüge Typ B werden wie folgt klassifiziert:

1. Kategorie I (CAT I): eine Entscheidungshöhe nicht unter 60 m (200 ft) und entweder eine Sicht von mindestens 800 m oder eine Pistensichtweite (runway visual range, RVR) von mindestens 550 m;

2. Kategorie II (CAT II): eine Entscheidungshöhe unter 60 m (200 ft), jedoch nicht unter 30 m (100 ft) und eine Pistensichtweite von mindestens 300 m;

3. Kategorie IIIA (CAT IIIA): eine Entscheidungshöhe unter 30 m (100 ft) oder ohne Entscheidungshöhe und eine Pistensichtweite von mindestens 175 m;

4. Kategorie IIIB (CAT IIIB): eine Entscheidungshöhe unter 15 m (50 ft) oder ohne Entscheidungshöhe und eine Pistensichtweite unter 175 m, jedoch von mindestens 50 m;

5. Kategorie IIIC (CAT IIIC): ohne Entscheidungshöhe und ohne Beschränkung der Pistensichtweite;".