Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/520

21.3.2025

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/520 DER KOMMISSION

vom 20. März 2025

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 hinsichtlich der Verwendung von Spezifikationen der leistungsbasierten Navigation für den Flugbetrieb über großen Wasserflächen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 der Kommission ([2]) sind Anforderungen an die Luftraumnutzung und Betriebsverfahren in Bezug auf die leistungsbasierte Navigation festgelegt.

(2) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 müssen ATS-Anbieter für den gesamten Streckenflugbetrieb im einheitlichen europäischen Luftraum (SES) Flugverkehrsstrecken entsprechend den Anforderungen der RNAV-5-Spezifikation für die Flächennavigation implementieren.

(3) Die RNAV-5-Spezifikation wurde entwickelt, um den Flugbetrieb im Luftraum über kontinentalen Gebieten zu unterstützen. Die Spezifikationsanforderungen bei Verlust der Navigationsfunktion eines Luftfahrzeugs werden dem Flugbetrieb in Streckenlufträumen über großen Wasserflächen oder abgelegenen kontinentalen Gebieten nicht gerecht, sodass die Anwendung einer solchen Spezifikation zu einer potenziellen Verringerung der Sicherheit führen könnte.

(4) Sowohl RNAV 10 als auch die erforderliche Navigationsleistung RNP 4 sind Navigationsspezifikationen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) speziell entwickelt wurden, um den Flugbetrieb in Streckenlufträumen über großen Wasserflächen oder abgelegenen kontinentalen Gebieten, die auch Teil des einheitlichen europäischen Luftraums sind, zu unterstützen. Daher können sie die Kohärenz zwischen den Leistungsanforderungen des Luftfahrzeugs (PBN-Spezifikation) und der für diesen Flugbetrieb erforderlichen Navigationsgenauigkeit gewährleisten.

(5) Durch die Anwendung der RNAV-10- oder RNP-4-Spezifikationen im Luftraum über großen Wasserflächen oder abgelegenen kontinentalen Gebieten wird eine harmonisierte ATS-Streckenimplementierung sichergestellt.

(6) Die Anwendung der RF-Funktion (Radio to Fix, RF) und/oder von Flughöhenbeschränkungen in Verbindung mit RNP-1-Standard-Instrumentenabflugstrecken (SID) und Standard-Instrumenteneinflugstrecken (STAR) sollte entsprechend der örtlichen Gegebenheiten erfolgen.

([1]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([2]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 der Kommission vom 18. Juli 2018 zur Festlegung von Anforderungen an die Luftraumnutzung und von Betriebsverfahren in Bezug auf die leistungsbasierte Navigation (ABl. L 189 vom 26.7.2018, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).

(7) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2237 der Kommission ([3]) wurde die neue ICAO-Anflugklassifizierung eingeführt, in der nicht mehr zwischen CAT IIIA- und CAT IIIB-Flugbetrieb unterschieden wird. Eine Angleichung an die derzeitige Definition des CAT III-Flugbetriebs in den EU-Rechtsvorschriften wird für notwendig erachtet.

(8) Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 sollte daher entsprechend geändert werden.

(9) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat nach Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 ihre Stellungnahme Nr. 03/2024 ([4]) abgegeben und darin Maßnahmenvorschläge unterbreitet.

(10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048

Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Absatz 1 gilt unbeschadet Artikel 6 und der Möglichkeit der ATM/ANS-Anbieter, bei der Bereitstellung ihrer Dienste Landesysteme für den CAT II- oder den CAT-III-Flugbetrieb im Sinne des Anhangs I Nummer 120e der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu verwenden."

2. Im Anhang wird Punkt AUR.PBN.2005 wie folgt geändert:

a) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. Abweichend von Nummer 4 müssen ATM/ANS-Anbieter für den Fall, dass sie SID- oder STAR-Strecken festgelegt haben, die zur Gewährleistung der Luftverkehrskapazitäten und der Flugsicherheit in einem Umfeld mit hoher Verkehrsdichte, Verkehrskomplexität oder aufgrund der Geländemerkmale höhere Leistungsanforderungen als die in jener Nummer angegebenen erfordern, diese Strecken entsprechend den Anforderungen der RNP-1-Spezifikation implementieren. Darüber hinaus müssen die ATM/ANS-Anbieter bei der Festlegung der Strecken, sofern das Betriebsszenario dies erfordert, eine oder mehrere der folgenden Navigationsfunktionen berücksichtigen:

a) Betrieb entlang vertikaler Pfade und zwischen zwei Fixpunkten unter Nutzung

i) einer Flughöhenbeschränkung (altitude constraint, AT) bei einer bestimmten Höhe;

ii) einer Flughöhenbeschränkung bei einer bestimmten Höhe oder darüber (AT OR ABOVE);

iii) einer Flughöhenbeschränkung bei einer bestimmten Höhe oder darunter (AT OR BELOW);

iv) einer ‚WINDOW'-Beschränkung;

b) ‚Radius to fix (RF)'-Segment."

b) Folgende Nummer 8 wird angefügt:

„8. Abweichend von Nummer 6 und unbeschadet Nummer 7 müssen ATM/ANS-Anbieter, die ATS-Strecken im Luftraum über großen Wasserflächen oder abgelegenen kontinentalen Gebieten festgelegt haben, diese Strecken entsprechend den Anforderungen der RNAV-10- oder der RNP-4-Spezifikationen implementieren."

([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/2237 der Kommission vom 15. Dezember 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 bezüglich der Anforderungen für den Allwetterflugbetrieb und die Schulung und Überprüfung von Flugbesatzungen (ABl. L 450 vom 16.12.2021, S. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/2237/oj).

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-032024.

Artikel 2

Inkrafttreten

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

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

Brüssel, den 20. März 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN