EUROPÄISCHE
KOMMISSION

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 notifzierende 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 Kommission[1]

Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission[2]

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. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN 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

KAPITEL 1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN BEZÜGLICH LIZENZEN 1.1 Begriffsbestimmungen Kompetenzbasierte Ausbildung und Beurteilung; Kompetenzstandard; Bedingungen; ICAO-Kompetenzrahmen; Überwachung; beobachtbares Verhalten (OB); fliegender Pilot (PF); überwachender Pilot (PM).	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.
2.4.3 Besondere Anforderungen an die Erteilung der Berechtigung für die Kategorie Flugzeug 2.4.3.1 Erfahrung 2.4.3.1.1 Die Anrechnung ist auf höchstens 20 Stunden begrenzt.	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.	
1.2.8.2 und ANLAGE 2. ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATION 3. Ausbildungsprogramme	B	FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL und FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.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.	

KAPITEL 4 LIZENZEN UND BERECHTIGUNGEN FÜR ANDERES PERSONAL ALS FLUGBESATZUNGSMITGLIEDER 4.4 Fluglotsenlizenz 4.4.1 Anforderungen an die Erteilung der Lizenz 4.4.1.3 Erfahrung 4.4.1.3.1	C	Die Verordnung (EU) 2015/340 enthält keine Anforderung über die 3-monatige Dienstzeit.	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.
4.4.1.3.2	A	In der Verordnung (EU) 2015/340 wird die genannte Richtlinie in Bezug auf die Erfahrung und Ausbildung von Ausbildern am Arbeitsplatz ausführlich behandelt.	Eine Änderung der Verordnung (EU) 2015/340, Teil-ATCO ist nicht vorgesehen.
4.5 Berechtigungen für Fluglotsen 4.5.2 Anforderungen an Berechtigungen für Fluglotsen 4.5.2.2 Erfahrung 4.5.2.2.1 Buchstabe b	B	Der Teil-ATCO der Verordnung (EU) 2015/340 befasst sich mit der genannten Richtlinie, ohne eine zusätzliche Verpflichtung aufzuerlegen.	Eine Änderung der Verordnung (EU) 2015/340, Teil-ATCO ist nicht vorgesehen.
4.5.2.2.1 Buchstabe c	C	Die EU-Vorschriften schreiben keine Erfahrung/Ausbildung für den Anflug mit Überwachungsradar vor.	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.

4.5.2.2.2	B	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. 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.	

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 Kommission[4]

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.

ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 1. „Kartenmodelle und Formblätter“; (VAG- und SVA-MODELLE).	C	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.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 1.2 „Gitterpunktvorhersagen für höhere Luftschichten“, Bestimmung 1.2.1	C	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.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 1.2 „Gitterpunktvorhersagen für höhere Luftschichten“ zu Bestimmung 1.2.2 Buchstabe g)	C	In den EU-Vorschriften werden neue Turbulenzschichten im Zentrum der Flugflächen 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) und 180 (500 hPa) nicht berücksichtigt.	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.

ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 1.3 „Vorhersagen signifikanter Wettererscheinungen (SIGWX)“ zu Bestimmung 1.3.1.1	C	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.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 1.3 „Vorhersagen signifikanter Wettererscheinungen (SIGWX)“ zu Bestimmung 1.3.1.3	C	In den EU-Vorschriften und angesichts der zurückgestellten Anwendbarkeit des ICAO-Änderungsantrags (4. Nov. 2021) gibt es keine Anforderungen an Weltgebietsvorhersage-zentralen (WAFC), SIGWX-Vorhersagen in codierter Form (IWXXM) zu veröffentlichen.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 2.1 „Verwendung von Weltgebiets-vorhersagesystemen (WAFS)“, Bestimmung 2.1.2	C	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.	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.

ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; 2.2 „Notifizierung signifikanter Abweichungen gegenüber den WAFC“, Bestimmung 2.2	C	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.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Tabelle A2-1 „Muster für Informationsmeldungen zu Vulkanaschewolken“	C	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.	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 (RE-SUSPENDED)“ Vulkanasche aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen werden.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Beispiel A2-1 „Muster für Informationsmeldungen zu Vulkanaschewolken“	C	In den EU-Vorschriften ist die Änderung der „Vulkannummer“ im Beispiel nicht enthalten.	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.

ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Tabelle A2-2 „Muster für Informationsmeldungen zu tropischen Wirbelstürmen“	C	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).	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Beispiel A2-2 „Informationsmeldung zu tropischen Wirbelstürmen“	C	Im aktualisierten Beispiel der EU-Vorschriften ist die Änderung der Intensität zum Zeitpunkt der Beobachtung des tropischen Wirbelsturms nicht enthalten.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 2; Tabelle A2-3 „Muster für Informationsmeldungen zu Weltraumwetterinformation “	C	In den EU-Vorschriften ist die Funktion von Weltraumwetterzentren – und damit auch Tabelle A2-3 – derzeit nicht enthalten.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 3; Tabelle A3-2 „Muster für Informationsmeldungen zu METAR und SPECI“	C	In den EU-Vorschriften ist die Verwendung des Schrägstriches („/“) als Indikator für „fehlende Daten“ nicht ausdrücklich vorgesehen.	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.

ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 4; 2.6 „Turbulenz“, Bestimmung 2.6.2	C	Kapitel 5 und Anhang 4 zu ICAO-Anhang 3 wurden nicht in EU-Recht umgesetzt.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 4; 2.6 „Turbulenz“, Bestimmung 2.6.3	C	Kapitel 5 und Anhang 4 zu ICAO-Anhang 3 wurden nicht in EU-Recht umgesetzt.	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.

ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 4; Tabelle A4-1 „Muster für Sonderflugmeldungen“ (Downlink)	C	Kapitel 5 und Anhang 4 zu ICAO-Anhang 3 wurden nicht in EU-Recht umgesetzt.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 5; 4.4 „Austausch“ und Verbreitung von Gebietswettervorhersagen für Flüge in niedrigen Höhen“, neue Bestimmung 4.4.2	C	In den EU-Vorschriften gibt es keine Bezugnahme auf die Verbreitung von Gebietswettervorhersagen für Flüge in niedrigen Höhen über internetgestützte feste Flugfernmeldedienste.	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 Flugfernmeldedienste aufgenommen und mit dem Änderungsantrag 79 der ICAO im Einklang stehen wird.
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	C	In den EU-Vorschriften liegen die Untergrenzen für schwere und mäßige Turbulenzen bei 0,7 bzw. 0,4.	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.

ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 6; Tabelle A6-1A „Muster für SIGMET und AIRMET“	C	In den EU-Vorschriften ist 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.	Eine Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 soll bis zum dritten Quartal 2021 angenommen werden, wobei davon auszugehen ist, dass 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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 6; Tabelle A6-1B „Muster für Sonderflugmeldungen (Uplink)“	C	In den EU-Vorschriften ist: 1) „schwerer Staubsturm“ (HVY DS) und 2) die Angabe „beobachtet“ in Bezug auf „Ort“ und „Flughöhe“ nicht enthalten.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 6; Beispiel A6-4 „SIGMET-Meldung für radioaktive Wolken“	C	In den EU-Vorschriften wurde die ICAO-Formulierung der SIGMET-Meldung für radioaktive Wolken nicht übernommen.	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.
ANHANG 3 Änderungsantrag 79 Anl. 8; 2.2 „Format der Informationen über signifikante Wettererscheinungen“, Bestimmung 2.2.1	B	Die EU-Vorschriften unterscheiden diesbezüglich nicht zwischen der Planung vor dem Flug und der Umplanung während des Flugs.	Eine diesbezügliche Änderung der Verordnung (EU) 2017/373 ist nicht vorgesehen.

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 Kommission[5]

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 Funknavigationsdiensten; 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-Integritätswarngrenzen.

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 Kommission[6]

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 Kommission[7]

Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission[8]

Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission[9]

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission[10]

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 Risikominderungs-maßnahmen sicherzustellen, nicht enthalten.	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.

[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

Änderungsantrag 52 Anhang 11 Kapitel 2.19 Punkt 2.19.3.1	C	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.	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.

Anhang 11 Änderungsantrag 52 Kapitel 3 Punkt 3.7.3.3	A	Der Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014, der voraussichtlich Ende 2020 veröffentlicht wird, enthält die folgenden Bestimmungen: *„Der Fahrer eines Fahrzeugs mit Funkausrüstung, das auf dem Rollfeld betrieben wird oder betrieben werden soll, muss* *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*; *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.“* <u>Der ICAO-Wortlaut</u>: 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.	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. 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.

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 Kommission[11] und Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission[12]

Band II: Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission[13]

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 Pisten-streifen	A	Die Zulassungs-spezifikationen 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 Hinweis-zeichen	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 Hinweis-zeichen	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 Begriffs-bestimmung 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 Begriffs-bestimmung 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 Begriffs-bestimmung 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 Begriffs-bestimmung 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 Begriffs-bestimmung von Hubschrauber-standplatz	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 Begriffs-bestimmung der Hubschrauber-rollbahn	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 Begriffs-bestimmung des Hubschrauber-rollwegs	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 Begriffs-bestimmung 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 Begriffs-bestimmung 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 Begriffs-bestimmung 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 Hubschrauber-landeplätzen 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 Hubschrauber-landeplätzen 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 Hubschrauber-freiflächen	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 Hubschrauberfrei-flächen	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 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.
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 Hubschrauber-rollbahnen	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 Hubschrauber-rollbahnen	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 Hubschrauber-rollbahnen	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 Hubschrauber-rollwege	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 Hubschrauber-rollwegen	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 Hubschrauber-schwebeflugwege	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 Hubschrauber standplätze	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 Hubschrauber-standplätzen	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 Hubschrauber-standplätzen	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 Hubschrauber-standplätzen	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 Hubschrauberboden-landeplätze	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 Hubschrauberlande-platzes (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 Hubschraubermittel-linie	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 Hubschrauber-rollbahnen	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 Hubschrauber-rollbahnen	C	Die derzeitigen Bestimmungen beziehen sich auf die Bodenrollbahn.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.2.13.5 Abstand von Markierungszeichen für Hubschrauber-rollbahnen	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 Hubschrauber-rollbahnen	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 Hubschrauber-rollbahnen	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 Rand-markierungen von Hubschrauber-rollbahnen – 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 Rand-markierungszeichen von Hubschrauber-rollbahnen	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 Randmarkierungs-zeichens von Hubschrauber-rollbahnen	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 Randmarkierungs-zeichens von Hubschrauber-rollbahnen	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 Beleuch-tung des Randmarkierungs-zeichens von Hubschrauber-rollbahnen	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 Hubschrauber-schwebeflugwege	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 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.

5.2.14.3 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 Bereit-stellung von Markierungen für den Perimeter des Hubschrauberstand-platzes	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 Bereitstellung einer TDPM für den 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.
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 Perimetermarkierungen von Hubschrauberstandplätzen – 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.

5.3.1 Beleuchtungs-einrichtungen, allgemein – Entfernung der HAPI-Darstellung aus Abbildung 5-11	C	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.	Die derzeitigen Spezifikationen werden als notwendig erachtet und sollten beibehalten werden.
5.3.5 Anflug-befeuerungssystem	C	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.	Die derzeitigen Spezifikationen werden als notwendig erachtet und sollten beibehalten werden.
5.3.6. Gleitwinkel-befeuerungssystem	C	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.	Die derzeitigen Spezifikationen werden als notwendig erachtet und sollten beibehalten werden.

5.3.9.17 Beleuchtungseinrichtungen des TLOF-Perimeters auf der FATO am Boden eines erhöhten Hubschrauberlandeplatzes	C	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.	Die Spezifikation wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
5.3.10.1 Bereitstellung von Flutlichtbeleuchtung für Hubschrauberlandeplätze	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.
5.3.10.2 Ort der Flutlichtbeleuchtung für Hubschrauberstandplätze	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.
5.3.10.3 Spektralverteilung der Flutlichtbeleuchtung für Hubschrauberstandplätze	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.

5.3.10.4 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 Hubschrauber-landeplätzen 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.

6.2.2.2 Berechnung der praktischen kritischen Fläche, bei der primäre Löschmittel mit Vollstrahl angewendet werden	C	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.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
6.2.2.3 Berechnung der praktischen kritischen Fläche, bei der primäre Löschmittel mit einem dispergierenden Muster angewendet werden (außer Helidecks)	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.
6.2.3.1 Menge der primären Löschmittel und Zusatzstoffe	C	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.	Die Spezifikation für eigenständige Hubschrauberflugplätze wird für künftige Regulierungstätigkeiten berücksichtigt.
6.2.3.5 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.

6.2.3.8 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 Rettungs-vorkehrungen	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 Kommunika-tions- 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 Kommission[14]

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 CO_2-Emissionen.

1.8.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) 2018/1139[15]

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.