II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2022/208 DER KOMMISSION

vom 14. Dezember 2021

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 hinsichtlich der Anforderungen für den Allwetterflugbetrieb

(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 39 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission ([2]) sind Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze festgelegt, einschließlich Bestimmungen über das Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem und den Flugbetrieb bei geringer Sicht.

(2) Um diese Bestimmungen mit den Anhängen 6 und 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und dem Dokument 9365 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Einklang zu bringen, müssen Vorschriften für die Durchführung des Allwetterflugbetriebs auf Flugplätzen festgelegt werden, indem die Verfügbarkeit geeigneter optischer und nicht-optischer Hilfsmittel und sonstiger Flugplatzausrüstungen sowie die Verfügbarkeit der erforderlichen Informationen und die Anwendung geeigneter Verfahren sichergestellt werden.

(3) In Anhang I (Begriffsbestimmungen) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sollten die Definitionen folgender Begriffe geändert werden: Entscheidungshöhe, Instrumentenlandebahn, Betrieb bei geringer Sicht, Verfahren bei geringer Sicht, Start bei geringer Sicht, Flugbetrieb mit operationellen Anrechnungen und Instrumentenanflug Typ B.

(4) In Anhang III (Teil-ADR.OR) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sind die organisatorischen Anforderungen an Flugplatzbetreiber festgelegt. Dieser Anhang ist im Hinblick auf den Rechtsrahmen für optische und nicht-optische Hilfsmittel — insbesondere meteorologische Ausrüstung — überholt und sollte daher geändert werden, um spezifische Anforderungen an die Verfügbarkeit und Instandhaltung von optischen und nicht-optischen Hilfsmitteln und sonstigen Ausrüstungen, die für den Allwetterflugbetrieb erforderlich sind, aufzunehmen.

([1]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

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

(5) In Anhang IV (Teil-ADR.OPS) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sind die Anforderungen für den Betrieb von Flugplätzen festgelegt. Der Anhang sollte geändert werden, um darin spezifische Betriebsverfahren für den Flugplatzbetreiber aufzunehmen, die das Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem sowie den Flugbetrieb bei geringer Sicht auf Flugplätzen betreffen.

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

(7) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c sowie Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 zum Entwurf der Durchführungsbestimmungen die Stellungnahme Nr. 02/2021 ([3]) ausgearbeitet und der Kommission vorgelegt.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

Artikel 2

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

Sie gilt ab dem 1. August 2022.

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

Brüssel, den 14. Dezember 2021

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

([3]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

ANHANG

Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 wird wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Die folgende Nummer 16a wird eingefügt:

„16a. ‚Entscheidungshöhe über NN' (decision altitude, DA) oder ‚Entscheidungshöhe über Grund' (decision height, DH): eine festgelegte Höhe über NN oder über Grund bei einem 3D-Instrumentenanflug, bei der ein Fehlanflugverfahren eingeleitet werden muss, falls die erforderlichen Sichtmerkmale zur Fortsetzung des Anflugs nicht vorliegen;"

b) Nummer 22 erhält folgende Fassung:

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

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

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

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

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

c) Folgende Nummer 24c wird eingefügt:

„24c. ‚Flugbetrieb bei geringer Sicht' (low visibility operation, LVO): Anflug- oder Startbetrieb auf einer Piste mit einer Pistensichtweite von weniger als 550 m oder einer Entscheidungshöhe über Grund von weniger als 200 ft;"

d) Nummer 25 erhält folgende Fassung:

„25. ‚Verfahren bei geringer Sicht' (low visibility procedures): an einem Flugplatz angewandte Verfahren zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs bei geringer Sicht;"

e) Nummer 26 erhält folgende Fassung:

„26. ‚Start bei geringer Sicht' (low visibility take-off, LVTO): ein Start bei einer Pistensichtweite von weniger als 550 m;"

f) Nummer 27 wird gestrichen.

g) Folgende Nummer 34c wird eingefügt:

„34c. ‚Flugbetrieb mit operationellen Anrechnungen' (operation with operational credits): ein Flugbetrieb unter Verwendung einer bestimmten Luftfahrzeug- oder Bodenausrüstung oder einer Kombination aus Luftfahrzeug- und Bodenausrüstung, die eines von Folgendem ermöglicht:

a) die Anwendung von Flugplatz-Betriebsminima unter Standard für einen spezifischen Betrieb;

b) die Erfüllung oder die Herabsetzung der Sichtanforderungen;

c) einen reduzierten Umfang an erforderlichen Bodeneinrichtungen;"

h) Nummer 35 wird gestrichen.

i) Nummer 47b erhält folgende Fassung:

„47b. ‚Instrumentenanflug Typ B': ein Instrumentenanflug mit einer Entscheidungshöhe über Grund unter 75 m (250 ft) nach folgender Einstufung:

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

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

3. Kategorie III (CAT III): eine Entscheidungshöhe über Grund unter 30 m (100 ft) oder ohne Entscheidungshöhe und eine Pistensichtweite unter 300 m oder ohne Beschränkung der Pistensichtweite;"

2. In Anhang III Punkt ADR.OR.C.005 wird folgender Buchstabe e eingefügt:

„e) Zur Gewährleistung des sicheren Betriebs von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz hat der Flugplatzbetreiber direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten optische und nicht optische Hilfsmittel, meteorologische und sonstige Ausrüstungen, die der Art des auf dem Flugplatz durchgeführten Flugbetriebs angemessen sind, bereitzustellen und instandzuhalten;"

3. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) In Teilabschnitt A werden die folgenden Punkte ADR.OPS.A.070, ADR.OPS.A.075, ADR.OPS.A.080 und ADR.OPS.A.085 eingefügt:

„**ADR.OPS.A.070 Informationen über das Flugplatzbefeuerungssystem**

Der Flugplatzbetreiber hat den Flugberatungsdiensten Informationen über die Teile des Flugplatzbefeuerungssystems bereitzustellen, bei denen die Feuereinheiten aus Leuchtdioden (LED) bestehen.

ADR.OPS.A.075 Karten

Der Flugplatzbetreiber hat entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten sicherzustellen, dass für den Flugplatz relevante Karten vom Anbieter von Flugberatungsdiensten im AIP veröffentlicht werden.

ADR.OPS.A.080 Informationen über Funknavigations- und Landehilfen

a) Der Flugplatzbetreiber hat entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten sicherzustellen, dass den Flugberatungsdiensten Informationen über die mit dem Instrumentenanflug und den Nahbereichsverfahren am Flugplatz verbundenen Funknavigations- und Landehilfen bereitgestellt werden.

b) Die in Buchstabe a genannten Informationen enthalten Folgendes:

1. Art der Hilfen,

2. gegebenenfalls Ortsmissweisung bis zum nächsten Grad,

3. Art des unterstützten Betriebs für Instrumentenlandesystem (ILS)/Mikrowellenlandesystem (MLS), GNSS-Landesystem, Basis-GNSS und satellitengestütztes Ergänzungssystem (SBAS),

4. Klassifikation für ILS,

5. Klassifikation der Anlage und Benennung(en) der Anflughilfe für bodengestütztes Ergänzungssystem (GBAS),

6. für VOR/ILS/MLS ebenfalls Deklination der Station auf den Grad genau zum Zwecke der technischen Justierung der Anlage,

7. Identifizierung, falls erforderlich,

8. Frequenzen, Kanalnummern, Diensteanbieter und Kennungen des Referenzpfades (Reference Path Identifier, RPI),

9. gegebenenfalls Betriebszeiten,

10. gegebenenfalls geografische Koordinaten der Position der Sendeantenne in Grad, Minuten, Sekunden und Zehntelsekunden,

11. Ortshöhe über NN der DME-Sendeantenne auf 30 m (100 ft) genau und des Präzisions-DME (DME/P) auf 3 m (10 ft) genau, Ortshöhe über NN des GBAS-Bezugspunkts (auf den Meter oder Fuß genau) und die Ellipsoid-Höhe dieses Punktes (auf den Meter oder Fuß genau); bei SBAS die Ellipsoid-Höhe des Landeschwellenpunkts (LTP) oder des fiktiven Schwellenpunkts (FTP) auf den Meter oder Fuß genau,

12. Nutzungsradius für Dienste vom GBAS-Bezugspunkt auf den Kilometer oder die Seemeile genau, und

13. Anmerkungen.

ADR.OPS.A.085 Informationen über Durchdringung der Sichtsegmentfläche (VSS)

Der Flugplatzbetreiber hat entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten sicherzustellen, dass den Flugberatungsdiensten Informationen über Durchdringungen der Sichtsegmentfläche, einschließlich der davon betroffenen Verfahren und Verfahrensminima, bereitgestellt werden."

b) Teilabschnitt B wird wie folgt geändert:

i) Punkt ADR.OPS.B.030 wird wie folgt geändert:

— Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der Flugplatzbetreiber hat sicherzustellen, dass auf dem Flugplatz ein Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem (surface movement guidance and control system, SMGCS) zur Verfügung steht. Das SMGCS muss

1. den Auslegungsmerkmalen und den Betriebs- und Wetterbedingungen des Flugplatzes sowie den Prinzipien menschlicher Faktoren Rechnung tragen;

2. so konzipiert sein, dass es Folgendes verhindern hilft:

i) unbeabsichtigtes Eindringen von Luftfahrzeugen und Fahrzeugen in eine aktive Piste,

ii) Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen sowie zwischen Luftfahrzeugen und Fahrzeugen oder Gegenständen in Bereichen der Bewegungsfläche;

3. durch geeignete Mittel und Verfahren unterstützt werden."

— Folgender Buchstabe d wird eingefügt:

„d) Der Flugplatzbetreiber hat mit dem Anbieter von Flugverkehrsdiensten die Entwicklung der Verfahren für das Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem (SMGCS) auf dem Flugplatz zu koordinieren."

ii) Punkt ADR.OPS.B.045 erhält folgende Fassung:

„**ADR.OPS.B.045 Verfahren bei geringer Sicht**

a) Der Flugplatzbetreiber hat sicherzustellen, dass auf dem Flugplatz geeignete Flugplatzausrüstungen und -einrichtungen zur Verfügung stehen und geeignete Verfahren bei geringer Sicht festgelegt sind und umgesetzt werden, wenn dort folgender Flugbetrieb durchgeführt werden soll:

1. Starts bei geringer Sicht;

2. Anflug- und Landebetrieb mit einer Pistensichtweite von weniger als 550 m oder einer Entscheidungshöhe über Grund unter 200 ft (60 m);

3. Flugbetrieb mit operationellen Anrechnungen, wenn die tatsächliche Pistensichtweite weniger als 550 m beträgt.

Durch die Verfahren bei geringer Sicht müssen die Bewegungen von Luftfahrzeugen und Fahrzeugen koordiniert und Tätigkeiten auf der Bewegungsfläche beschränkt oder untersagt werden.

b) Der Flugplatzbetreiber hat die Verfahren bei geringer Sicht in Zusammenarbeit mit dem Anbieter von Flugverkehrsdiensten festzulegen und umzusetzen. Die Verfahren bei geringer Sicht müssen Kriterien in Bezug auf ihre Vorbereitung, Einleitung und Beendigung beinhalten. Grundlage dieser Kriterien müssen die Pistensichtweite und die Hauptwolkenuntergrenze sein.

c) Der Flugplatzbetreiber hat den Anbieter von Flugberatungsdiensten bzw. den Anbieter von Flugverkehrsdiensten über alle Änderungen des Zustands der Flugplatzausrüstungen und -einrichtungen, die Auswirkungen auf den Flugbetrieb bei geringer Sicht haben, zu unterrichten.

d) Der Flugplatzbetreiber hat dem Anbieter von Flugberatungsdiensten Informationen über die Verfahren bei geringer Sicht zur Veröffentlichung im AIP bereitzustellen.

e) Die Verfahren bei geringer Sicht und etwaige Änderungen dieser Verfahren bedürfen der vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde.“