

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den

Entwurf

**VERORDNUNG (EU) Nr. .../2010 DER KOMMISSION**

**vom [...]**

**zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und  
gemeinsamer Betriebsverfahren**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

# **ENTWURF EINER VERORDNUNG (EU) Nr. .../2010 DER KOMMISSION**

**vom [...]**

## **zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie des Rates 91/670/EWG, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG <sup>(2)</sup> und insbesondere deren Artikel 8, Artikel 8 Buchstabe b und Artikel 9,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Verordnung (EG) Nr. 216/2008 muss die Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend als „Agentur“ bezeichnet) die erforderlichen Durchführungsvorschriften für gemeinsame allgemeine Betriebsanforderungen in der gesamten Union erlassen.
- (2) Die Vorgabe allgemeiner Betriebsanforderungen innerhalb der Union sollte den Bedingungen und Einschränkungen im Interesse der Sicherheit gemäß Artikel 8 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 unterliegen.
- (3) Beim Erlass von Maßnahmen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 hat die Kommission besonders darauf zu achten, dass diese dem Stand der Technik einschließlich der bewährten Verfahren und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt entsprechen.

---

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 79, vom 19.3.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 309, vom 24.11.2009, S. 51.

- (4) Die einheitliche Anwendung der allgemeinen Betriebsanforderungen durch alle Nutzer des Luftraums muss sichergestellt werden.
- (5) Um einen reibungslosen Übergang zum neuen Rechtsrahmen der Agentur zu gewährleisten, ist für die Luftfahrtindustrie ausreichend Zeit für die Anpassung an diese neue Verordnung vorzusehen.
- (6) Im Hinblick auf die Gewährleistung der Einheitlichkeit bei der Einführung gemeinsamer Anforderungen müssen bei der Anwendung dieser Anforderungen übliche Teile, Ausrüstungen, Komponenten und Verfahren verwendet werden; die Agentur muss daher Zulassungsspezifikationen, annehmbare Nachweisverfahren sowie Anleitungen erarbeiten, um die erforderliche Einheitlichkeit des Rechtsrahmens zu ermöglichen.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen basieren auf der von der Agentur herausgegebenen Stellungnahme gemäß Artikel 17 und Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stimmen mit der Stellungnahme des durch Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 geschaffenen Ausschusses der Europäischen Agentur für Flugsicherheit überein.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*  
**Anwendbarkeit**

Diese Verordnung legt die gemeinsamen Anforderungen und Verfahren für alle Nutzer des Luftraums fest, für die der Vertrag gilt.

*Artikel 2*  
**Begriffsbestimmungen**

1. Zum Zwecke dieser Verordnung gelten neben den Begriffsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 die folgenden Begriffsbestimmungen.
  - a. Bordseitige Kollisionsschutzanlage (Airborne Collision Avoidance System, ACAS) bezeichnet ein System in Luftfahrzeugen auf Grundlage von Transpondersignalen des Rundsicht-Sekundärradars (Secondary Surveillance Radar, SSR), das von bodenseitigen Systemen unabhängig arbeitet und dem Piloten Hinweise zu möglichen Zusammenstößen mit Luftfahrzeugen liefert, die mit SSR-Transpondern ausgerüstet sind.
  - b. ACAS II bezeichnet eine bordseitige Kollisionsschutzanlage, die neben Verkehrsempfehlungen vertikale Reaktionsempfehlungen bietet.
  - c. Reaktionsempfehlung (Resolution Advisory, RA) bezeichnet Empfehlungen an die Flugbesatzung in Bezug auf:
    - i. Manöver zur Schaffung eines Abstands zu allen Bedrohungen oder

- ii. das Verbot von Manövern mit dem Ziel der Beibehaltung eines vorhandenen Abstands.
- d. Verkehrsempfehlung (Traffic Advisory, TA) bezeichnet den Hinweis an die Flugbesatzung, dass die Annäherung an ein anderes Luftfahrzeug eine potenzielle Bedrohung darstellt.

*Artikel 3*  
**Nutzung des Luftraums**

Die in Artikel 1 definierten Nutzer des Luftraums unterliegen den Anforderungen in Anhang 1.

*Artikel 4*  
**Inkrafttreten**

1. Diese Verordnung tritt am 1. März 2012 in Kraft.
2. Abweichend von Absatz 1 gelten die Bestimmungen von Anhang 1 Absatz AUR.ACAS.100 Buchstaben a und b für Luftfahrzeuge mit einem vor dem 1. März 2012 ausgestellten individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis erst ab dem 1. Dezember 2015.

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

Brüssel, den

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*

## **ANHANG I**

### **TEIL-AUR**

#### **ABSCHNITT ACAS – ACAS II**

##### **Unterabschnitt I – Allgemeine Anforderungen**

###### **AUR.ACAS.1005 ANWENDUNGSBEREICH**

Dieser Abschnitt legt die spezifischen Anforderungen für die Ausstattung mit ACAS-II-Ausrüstung fest, die von allen Luftfahrtunternehmern einzuhalten sind, die Flüge innerhalb des Luftraums über dem Gebiet durchführen, für das der Vertrag gilt.

##### **Unterabschnitt II – Ausrüstung**

###### **AUR.ACAS.2005 Leistungsanforderungen**

- (a) Alle Flugzeuge mit Turbinenantrieb
  1. und einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg oder
  2. einer höchsten genehmigten Fluggastanzahl von mehr als 19müssen mit ACAS II mit Kollisionsschutz-Software Version 7.1 ausgerüstet sein;
- (b) nicht unter Buchstabe a genannte Flugzeuge, die jedoch mit ACAS II ausgestattet werden, müssen mit Kollisionsschutz-Software Version 7.1 ausgerüstet sein;
- (c) nicht unter Buchstabe a genannte, jedoch mit ACAS II ausgestattete Luftfahrzeuge sollten mit Kollisionsschutz-Software Version 7.1 ausgerüstet sein;
- (d) Buchstabe a gilt nicht für unbemannte Luftfahrtsysteme.

##### **Unterabschnitt III – Betrieb**

###### **AUR.ACAS.3005 Einsatz von ACAS II**

- (a) Die bordseitige Kollisionsschutzanlage ACAS II ist während des Fluges in einer Betriebsart zu verwenden, die die Ausgabe von Reaktionsempfehlungen für die Flugbesatzung ermöglicht, wenn eine unzulässige Annäherung an ein anderes Luftfahrzeug festgestellt wird, es sei denn, der Verzicht auf die Betriebsart RA (und die ausschließliche Verwendung von TA o. Ä.) wird durch ein

außergewöhnliches Verfahren oder aufgrund von Bedingungen, die die Leistung einschränken, erforderlich.

- (b) Gibt ACAS II eine Reaktionsempfehlung aus,
1. muss der fliegende Pilot unverzüglich den Hinweisen der Reaktionsempfehlung Folge leisten, auch wenn diese im Widerspruch zu Anweisungen der Flugverkehrskontrolle stehen, es sei denn, dies würde die Sicherheit des Luftfahrzeugs bedrohen;
  2. muss, sobald es die Arbeitsbelastung der Flugbesatzung erlaubt, die zuständige Flugverkehrskontrollstelle über jede Reaktionsempfehlung informiert werden, die eine Abweichung von der geltenden Anweisung oder Freigabe der Flugverkehrskontrolle erforderlich macht;
  3. muss das Luftfahrzeug nach Beendigung der Konfliktsituation
    - (i) unverzüglich zu den Bedingungen zurückkehren, die in den bestätigten Anweisungen oder der Freigabe der Flugverkehrskontrolle vorgegeben waren, und die Flugverkehrskontrolle muss über das Manöver informiert werden; oder
    - (ii) allen geänderten Freigaben oder Anweisungen der Flugverkehrskontrolle Folge leisten.

#### **AUR.ACAS.3010 ACAS-II-Schulung**

Luftfahrtunternehmer müssen ACAS-II-Betriebsverfahren und -Schulungsprogramme festlegen, um Flugbesatzungen angemessen für die Vermeidung von Zusammenstößen und die kompetente Nutzung von ACAS II zu schulen.

---