

**Berichtigung der 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**

(Amtsblatt der Europäischen Union L 44 vom 14. Februar 2014)

Seite 3, Artikel 2, die Begriffsbestimmungen der Nummern 1 bis 15 erhalten folgende Reihenfolge:

- „1. ‚Flugplatz‘ (aerodrome): eine definierte Fläche (einschließlich Gebäuden, Einrichtungen und Ausrüstung), die sich auf dem Land oder Wasser oder einer festen Struktur, einer festen Struktur auf hoher See oder einer schwimmenden Struktur befindet und die entweder ganz oder teilweise für den Anflug, den Abflug und das Rollen von Luftfahrzeugen genutzt werden soll;
2. ‚Flugzeug‘ (aeroplane): ein von einem Triebwerk angetriebenes Luftfahrzeug schwerer als Luft, dessen Auftrieb im Flug hauptsächlich durch aerodynamische Reaktionen auf Oberflächen erzeugt wird, die unter gegebenen Flugzuständen starr bleiben;
3. ‚Luftfahrzeug‘ (aircraft): eine Maschine, die sich aufgrund von Reaktionen der Luft, die keine Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche sind, in der Atmosphäre halten kann;
4. ‚Vorfeld‘ (apron): eine festgelegte Fläche, die für die Aufnahme von Luftfahrzeugen zum Ein- oder Aussteigen von Fluggästen, Ein- oder Ausladen von Post oder Fracht, Betanken, Abstellen oder zur Wartung bestimmt ist;
5. ‚Vorfeldkontrolldienst‘ (apron management service): ein Dienst zur Regelung der Tätigkeiten und der Bewegungen von Luftfahrzeugen und Fahrzeugen auf einem Vorfeld;
6. ‚Audit‘ (audit): ein systematischer, unabhängiger und dokumentierter Prozess für die Erhebung von Befunden und deren objektive Beurteilung, um festzustellen, inwieweit Anforderungen eingehalten werden;
7. ‚Zulassungsspezifikationen‘ (certification specifications): von der Agentur erlassene technische Standards, mit denen Nachweisverfahren für die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und deren Durchführungsbestimmungen angegeben werden und die von Organisationen zum Zweck der Zulassung angewendet werden können;
8. ‚zuständige Behörde‘ (competent authority): die innerhalb jedes Mitgliedstaats benannte Behörde mit den notwendigen Befugnissen und Zuständigkeiten für die Zulassung von und Aufsicht über Flugplätze sowie das daran beteiligte Personal und daran beteiligte Organisationen;
9. ‚fortlaufende Aufsicht‘ (continuing oversight): die Aufgaben, die zu einem gegebenen Zeitpunkt zur Umsetzung des Aufsichtsprogramms von der zuständigen Behörde durchgeführt werden, um zu überprüfen, dass die Bedingungen, unter denen ein Zeugnis erteilt wurde, während dessen Gültigkeitsdauer weiterhin erfüllt sind;
10. ‚Genehmigungs- und Maßnahmendokument für Abweichungen‘ (deviation acceptance and action document, DAAD): ein von der zuständigen Behörde erstelltes Dokument, in dem die vorgelegten Belege zusammengefasst werden, die die Genehmigung von Abweichungen von den von der Agentur herausgegebenen Zertifizierungsspezifikationen rechtfertigen;
11. ‚Inspektion‘ (inspection): eine unabhängige Bewertung durch Beobachtung und Beurteilung, bei Bedarf einschließlich Messungen, Prüfungen oder Kalibrierungen, um die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen zu überprüfen;
12. ‚Bewegung‘ (movement): Start oder Landung;
13. ‚Hindernis‘ (obstacle): alle (vorübergehend oder dauerhaft) festen und alle beweglichen Objekte oder Teile davon, die
  - sich auf einer für die Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen bestimmten Fläche befinden oder
  - über eine festgelegte Fläche hinausragen, die zum Schutz von Luftfahrzeugen im Flug bestimmt ist, oder
  - sich außerhalb dieser festgelegten Flächen befinden und als Gefahr für die Luftfahrt eingestuft wurden;
14. ‚Hindernisbegrenzungsfläche‘ (obstacle limitation surface): eine Fläche, die die Grenzen festlegt, bis zu der Objekte in den Luftraum ragen dürfen;
15. ‚Hindernisschutzfläche‘ (obstacle protection surface): für ein Gleitwinkelbefeuerungssystem festgelegte Fläche, oberhalb der Objekte oder Erweiterungen bestehender Objekte nicht zulässig sind, sofern das neue Objekt oder die Erweiterung nach Auffassung der entsprechenden Behörde nicht durch ein bestehendes ortsfestes Objekt abgeschattet wird.“

Seite 7, Anhang I, die Begriffsbestimmungen der Nummern 1 bis 48 erhalten folgende Reihenfolge:

- „1. ‚annehmbare Nachweisverfahren‘ (Acceptable Means of Compliance, AMC): nicht bindende von der Agentur festgelegte Standards, die illustrieren, in welcher Weise die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann;
2. ‚verfügbare Startabbruchstrecke‘ (accelerate stop distance available, ASDA): die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Stoppfläche, falls vorhanden;
3. ‚Flugplatzkontrolldienst‘ (aerodrome control service): ein Flugverkehrskontrolldienst für Flugplatzverkehr;
4. ‚Flugplatzausrüstung‘ (aerodrome equipment): eine Ausrüstung, ein Gerät, ein Zubehörteil, eine Software oder ein Zusatzteil, die/das dazu verwendet wird oder verwendet werden soll, zum Betrieb von Luftfahrzeugen auf einem Flugplatz beizutragen;
5. ‚Luftfahrt Daten‘ (aeronautical data): eine Darstellung von Fakten, Konzepten oder Anweisungen mit Luftfahrtbezug in einem Format, das für die Kommunikation, Auslegung oder Verarbeitung geeignet ist;
6. ‚Flugberatungsdienst‘ (aeronautical information service): ein innerhalb des festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteter Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind;
7. ‚Flugsicherungsdienste‘ (air navigation services): Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste;
8. ‚Flugverkehrsdienste‘ (air traffic services): die verschiedenen Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste, Flugverkehrsberatungsdienste und Flugverkehrskontrolldienste (Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolldienste);
9. ‚Flugverkehrskontrolldienst‘ (air traffic control (ATC) service): ein Dienst, der zu folgendem Zweck erbracht wird:
  1. zur Verhütung von Zusammenstößen
    - zwischen Luftfahrzeugen untereinander, und
    - auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen; und
  2. zur Gewährleistung eines raschen und geordneten Ablaufs des Flugverkehrs;
10. ‚Luftfahrzeug-Standplatz‘ (aircraft stand): ein festgelegter Bereich auf einem Vorfeld, der zum Abstellen eines Luftfahrzeuges bestimmt ist;
11. ‚Standplatzrollgasse‘ (aircraft stand taxiway): ein Teil eines Vorfeldes, der als Rollbahn ausgewiesen ist und ausschließlich dazu bestimmt ist, Zugang zu Luftfahrzeugstandplätzen zu gewähren;
12. ‚alternative Nachweisverfahren‘ (alternative means of compliance): solche Nachweisverfahren, die eine Alternative zu bestehenden annehmbaren Nachweisverfahren darstellen, oder solche, die neue Verfahren vorschlagen, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erreichen, für die die Agentur keine entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren festgelegt hat;
13. ‚Flugalarmdienst‘ (alerting service): ein Dienst zur Unterrichtung der entsprechenden Organisationen über Luftfahrzeuge, die Hilfe von Such- und Rettungsdiensten benötigen, sowie ggf. zur Unterstützung derartiger Organisationen;
14. ‚Vorfeldrollbahn‘ (apron taxiway): ein Teil eines Rollbahnsystems, der auf einem Vorfeld liegt und dazu bestimmt ist, eine durchgehende Rollstrecke über das Vorfeld zu gewähren;
15. ‚Freifläche‘ (clearway): eine definierte rechteckige Fläche am Boden oder auf dem Wasser unter der Kontrolle einer zuständigen Stelle, die als geeignete Fläche ausgewählt bzw. vorbereitet wurde, über der ein Flugzeug einen Teil des Anfangssteigflugs bis zu einer festgelegten Höhe zurücklegen kann;
16. ‚gefährliche Güter‘ (dangerous goods): Gegenstände oder Stoffe, die ein Risiko für Gesundheit, Sicherheit, Sachen oder Umwelt darstellen können und im Verzeichnis gefährlicher Güter in den Gefahrgutvorschriften (Technical Instructions, TI) aufgeführt sind oder die gemäß diesen Vorschriften als gefährliche Güter eingestuft werden;
17. ‚Datenqualität‘ (data quality): der Grad oder das Maß an Zuverlässigkeit, mit dem die bereitgestellten Daten den Anforderungen des Datennutzers im Hinblick auf Genauigkeit, Auflösung und Integrität genügen;
18. ‚ausgewiesene Strecken‘ (declared distances):
  - ‚verfügbare Startrollstrecke‘ (Take-off Run Available, TORA),
  - ‚verfügbare Startstrecke‘ (Take-off Distance Available, TODA),
  - ‚verfügbare Startabbruchstrecke‘ (Accelerate-Stop Distance Available, ASDA),
  - ‚verfügbare Landestrecke‘ (Landing Distance Available, LDA);

19. ‚Fluginformationsdienst‘ (flight information service): ein Dienst zur Bereitstellung nützlicher Hinweise und Informationen für sicheren und effizienten Flugbetrieb;
20. ‚Prinzipien menschlicher Faktoren‘ (human factors principles): Prinzipien, die für den Flugzeugbau, die Zulassung, die Schulung, den Betrieb und die Instandhaltung in der Luftfahrt gelten und die auf eine sichere Wechselbeziehung zwischen menschlichen und anderen Systembestandteilen durch angemessene Berücksichtigung des menschlichen Leistungsvermögens abzielen;
21. ‚menschliches Leistungsvermögen‘ (human performance): menschliche Fähigkeiten und Grenzen, die sich auf Sicherheit und Effizienz von Vorgängen in der Luftfahrt auswirken;
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 nicht optischen Hilfsmitteln versehene Instrumentenlandebahn, die mindestens eine direktionale Routenführung bietet, die für einen Geradeausanflug ausreichend ist;
  2. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie I‘ (precision approach runway, category I): eine mit nicht optischen Hilfsmitteln und optischen Hilfsmitteln versehene Instrumentenlandebahn, die für einen Betrieb mit einer Entscheidungshöhe (Decision Height, DH) nicht unter 60 m (200 ft) und entweder einer Sicht von mindestens 800 m oder einer Pistensichtweite (Runway Visual Range, RVR) von mindestens 550 m bestimmt ist;
  3. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie II‘ (precision approach runway, category II): eine mit nicht optischen Hilfsmitteln und optischen Hilfsmitteln versehene Instrumentenlandebahn, die für einen Betrieb mit einer Entscheidungshöhe unter 60 m (200 ft), aber mindestens 30 m (100 ft) und einer Pistensichtweite von mindestens 300 m bestimmt ist;
  4. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie III‘ (precision approach runway, category III): eine mit nicht optischen Hilfsmitteln und optischen Hilfsmitteln zur und längs der Oberfläche der Landebahn versehene Instrumentenlandebahn,
    - A. die für einen Betrieb mit einer Entscheidungshöhe unter 30 m (100 ft) oder ohne Entscheidungshöhe und einer Pistensichtweite von mindestens 175 m bestimmt ist; oder
    - B. die für einen Betrieb mit einer Entscheidungshöhe unter 15 m (50 ft) oder ohne Entscheidungshöhe und einer Pistensichtweite von weniger als 175 m, aber mindestens 50 m bestimmt ist; oder
    - C. die für Flugbetrieb ohne Entscheidungshöhe und ohne Beschränkungen der Pistensichtweite bestimmt ist;
23. ‚Integrität‘ (integrity): ein Grad der Gewähr, dass eine Luftfahrt dateneinheit und ihr Wert seit ihrer Generierung oder genehmigten Änderung nicht verloren gegangen ist oder verändert wurde;
24. ‚verfügbare Landestrecke‘ (landing distance available, LDA): die Länge der Piste, die für das Ausrollen eines landenden Flugzeugs für verfügbar und geeignet erklärt wurde;
25. ‚Verfahren bei geringer Sicht‘ (low visibility procedures): an einem Flugplatz angewandte Verfahren, um einen sicheren Betrieb bei Anflügen nach Kategorie I unter Standard, nach Kategorie II bei Nichtstandardbedingungen, Kategorie II und III und Starts bei geringer Sicht zu gewährleisten;
26. ‚Start bei geringer Sicht‘ (low visibility take-off, LVTO): ein Start bei einer Pistensichtweite von weniger als 400 m, aber nicht weniger als 75 m;
27. ‚Betrieb nach Kategorie I unter Standard‘ (lower than standard category I operation): ein Instrumentenanflug mit Landung nach Kategorie I unter Verwendung der Entscheidungshöhe der Kategorie I bei geringerer Pistensichtweite als normalerweise für die anwendbare Entscheidungshöhe üblich, jedoch nicht unter 400 m;
28. ‚Rollfeld‘ (manoeuvring area): derjenige Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen zu verwenden ist, mit Ausnahme des Vorfelds;
29. ‚Wetterdienste‘ (meteorological services): diejenigen Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit Wettervorhersagen, Wetterlageinformationen und Beobachtungen sowie sonstigen Informationen und Daten versorgen, die von den Staaten für Luftfahrtzwecke zur Verfügung gestellt werden;
30. ‚Markierungszeichen‘ (marker): ein über Grund dargestelltes Objekt, das ein Hindernis anzeigt oder eine Grenze bezeichnet;
31. ‚Markierung‘ (marking): ein Symbol oder eine Gruppe von Symbolen, die auf der Oberfläche der Bewegungsfläche angezeigt werden, um Luftfahrtinformationen darzustellen;
32. ‚Bewegungsfläche‘ (movement area): derjenige Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen zu verwenden ist und aus Rollfeld und Vorfeld(ern) besteht;

33. ‚Navigationsdienste‘ (navigation services): diejenigen Einrichtungen und Dienste, die das Luftfahrzeug mit Positions- und Zeitinformationen versorgen;
  34. ‚Nicht-Instrumentenlandebahn‘ (non-instrument runway): eine Landebahn, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit Sichtanflugverfahren bestimmt ist;
  35. ‚Betrieb nach Kategorie II bei Nichtstandardbedingungen‘ (other than standard Category II operation): ein Präzisionsinstrumentenanflug mit Landung unter Verwendung eines ILS oder MLS, bei dem einige oder alle Elemente der Anflugbefehrerung für einen Präzisionsanflug der Kategorie II nicht verfügbar sind, und mit
    - einer Entscheidungshöhe (DH) von weniger als 200 ft, jedoch nicht weniger als 100 ft, und
    - einer Pistensichtweite (RVR) von mindestens 350 m;
  36. ‚Aufsichtsplanungsturnus‘ (oversight planning cycle): ein Zeitraum, innerhalb dessen die fortdauernde Einhaltung überprüft wird;
  37. ‚Schnellabrollbahn‘ (rapid exit taxiway): eine Rollbahn, die in einem spitzen Winkel an eine Landebahn angeschlossen und so ausgelegt ist, dass landende Flugzeuge bei höheren Geschwindigkeiten abbiegen können als auf anderen Abrollbahnen möglich ist, wodurch die Bahnbelegungszeiten verkürzt werden;
  38. ‚Piste‘/‚Start- und Landebahn‘ (runway): ein definierter rechteckiger Bereich auf einem Landflugplatz, der für die Landung und den Start von Luftfahrzeugen vorbereitet ist;
  39. ‚Pistentyp‘ (runway type): Instrumentenlandebahn oder Nicht-Instrumentenlandebahn;
  40. ‚Pistensichtweite‘ (runway visual range, RVR): der Bereich, über den der Pilot eines Luftfahrzeugs auf der Mittellinie der Piste die Pistenunterflurleuchten oder die Leuchten sehen kann, die die Piste seitlich abgrenzen oder die Mittellinie kennzeichnen;
  41. ‚Sicherheitsmanagementsystem‘ (safety management system): eine systematische Verfahrensweise im Umgang mit Sicherheit einschließlich der notwendigen Organisationsstruktur, Verantwortlichkeiten, Richtlinien und Verfahren;
  42. ‚Stoppfläche‘ (stopway): ein definierter rechteckiger Bereich am Boden am Ende der verfügbaren Startrollstrecke, der so vorbereitet ist, dass ein Luftfahrzeug bei einem Startabbruch zum Stehen gebracht werden kann;
  43. ‚verfügbare Startstrecke‘ (take-off distance available, TODA): die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Freifläche, falls vorhanden;
  44. ‚verfügbare Startrollstrecke‘ (take-off run available, TORA): die Länge der Piste, die für den Startlauf eines startenden Flugzeugs für verfügbar und geeignet erklärt worden ist;
  45. ‚Rollbahn‘ (taxiway): eine festgelegte Strecke auf einem Landflugplatz, die für das Rollen von Luftfahrzeugen eingerichtet wurde und eine Verbindung zwischen verschiedenen Flugplatzbereichen herstellt, unter anderem:
    - Standplatzrollgasse (aircraft stand taxilane),
    - Vorfeldrollbahn (apron taxiway),
    - Schnellabrollbahn (rapid exit taxiway);
  46. ‚Gefahrgutvorschriften‘ (Technical Instructions, TI): die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) genehmigte und veröffentlichte aktuell geltende Fassung der ‚Technical Instructions for the SAFE Transport of Dangerous Goods by Air‘ (ICAO-Dokument 9284-AN/905), einschließlich der zugehörigen Ergänzungen und Anhänge;
  47. ‚Zeugnisbedingungen‘ (terms of the certificate):
    - ICAO-Ortskennung,
    - Betriebsbedingungen (VRF/IFR, Tag/Nacht),
    - Pisten — ausgewiesene Strecken,
    - Pistentyp(en) und Anflüge,
    - Flugplatz-Referenzcode,
    - Umfang des Flugbetriebs mit höherem Flugplatz-Referenzcodebuchstaben,
    - Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten (ja/nein),
    - Umfang des Schutzes bezüglich Rettungs- und Brandbekämpfungsdiensten;
  48. ‚optische Hilfsmittel‘ (visual aids): Anzeigen und Signaleinrichtungen, Markierungen, Lichter, Zeichen und Markierungszeichen oder Kombinationen davon.“
-