

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1770 DER KOMMISSION****vom 12. September 2023****zur Festlegung von Bestimmungen über die für die Nutzung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderliche Luftfahrzeugausrüstung und von Betriebsvorschriften für die Nutzung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 und der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1206/2011, (EU) Nr. 1207/2011 und (EU) Nr. 1079/2012**

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 <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 140 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 sind die auf der Grundlage der aufgehobenen Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> erlassenen Durchführungsbestimmungen bis spätestens 12. September 2023 an die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 anzupassen.
- (2) Im Sinne der Interoperabilität und des sicheren Betriebs sollten Betriebsverfahren für die Nutzung des Luftraums und die erforderliche Luftfahrzeugausrüstung im einheitlichen europäischen Luftraum im Einklang mit den grundlegenden Anforderungen in Anhang VIII Nummer 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 einheitlich angewandt werden. Diese Anforderungen sollten daher den Betreibern von Luftfahrzeugen auferlegt werden, wenn sie in den einheitlichen europäischen Luftraum einfliegen, innerhalb dieses Luftraums fliegen oder diesen verlassen.
- (3) Um die Kontinuität des Flugbetriebs mit den für die Nutzung des einheitlichen europäischen Luftraums entsprechend ausgerüsteten Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsfähigkeiten zu gewährleisten, sollte diese Verordnung auf den einschlägigen und im erforderlichen Umfang angepassten Durchführungsbestimmungen beruhen, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 erlassen worden waren.
- (4) Insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 29/2009 <sup>(3)</sup> sowie die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1206/2011 <sup>(4)</sup>, (EU) Nr. 1207/2011 <sup>(5)</sup> und (EU) Nr. 1079/2012 der Kommission <sup>(6)</sup> enthalten detaillierte Bestimmungen zu den Betriebsvorschriften für die Nutzung des Luftraums und der Luftfahrzeugausrüstung. Die Verordnung (EG) Nr. 29/2009 und die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1206/2011, (EU) Nr. 1207/2011 und (EU) Nr. 1079/2012 sollten daher aufgehoben werden.
- (5) Soweit möglich, sollten die aus jenen Verordnungen stammenden, bereits bestehenden Anforderungen in diese Verordnung übernommen werden, um den berechtigten Erwartungen der von diesen Anforderungen betroffenen Luftfahrzeugbetreiber und ATM/ANS-Anbieter Rechnung zu tragen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (Interoperabilitäts-Verordnung) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission vom 16. Januar 2009 zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 13 vom 17.1.2009, S. 3).

<sup>(4)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 der Kommission vom 22. November 2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Luftfahrzeugidentifizierung für die Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 23).

<sup>(5)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Kommission vom 22. November 2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Leistung und die Interoperabilität der Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 35).

<sup>(6)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 der Kommission vom 16. November 2012 zur Festlegung der Anforderungen bezüglich des Sprachkanalabstands für den einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 14).

- (6) Diese Anforderungen sollten weiterhin für Luftfahrzeugbetreiber gelten, die im allgemeinen Luftverkehr im einheitlichen europäischen Luftraum tätig sind, sowie für alle Flugphasen und auf den Bewegungsflächen von Flugplätzen, jedoch nicht für die in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Luftfahrzeuge. Es sollte Aufgabe der Mitgliedstaaten sein, dafür zu sorgen, dass der Betrieb jener Luftfahrzeuge der Flugsicherheit aller anderen Luftfahrzeuge gebührend Rechnung trägt. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, diese Verordnung auch auf jene Luftfahrzeuge anzuwenden.
- (7) Im Einklang mit dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 sollten in der vorliegenden Verordnung dieselben Ausnahmen von den Datalink-Anforderungen festgelegt werden, wie sie mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/2012 der Kommission <sup>(7)</sup> gewährt wurden.
- (8) Nach Artikel 14 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 können Ausnahmen von der Pflicht gewährt werden, beim Betrieb eines Luftfahrzeugs ein Funkgerät mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz mitzuführen. Diese Verordnung sollte bestehende Ausnahmeregelungen nicht ändern.
- (9) Bei der Ausarbeitung der Anforderungen in dieser Verordnung wurden der Inhalt des ATM-Masterplans und die darin enthaltenen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsfähigkeiten gebührend berücksichtigt.
- (10) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat Durchführungsbestimmungen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission mit ihrer Stellungnahme 01/2023 gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c und Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegt.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) In dieser Verordnung werden Betriebsvorschriften für die Luftraumnutzung und Anforderungen an die Luftfahrzeug-ausrüstung festgelegt, die für einen sicheren und einheitlichen Betrieb im einheitlichen europäischen Luftraum erforderlich sind.
- (2) Diese Verordnung gilt für Betreiber von Luftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii und des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/1139, die im allgemeinen Luftverkehr tätig sind und in den einheitlichen europäischen Luftraum einfliegen, innerhalb dieses Luftraums fliegen oder diesen verlassen.

#### Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Durchführungsverordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Flugverkehrskontrollstelle“ (air traffic control (ATC) unit): ein allgemeiner Begriff, der wechselweise Bezirkskontrollstelle, Anflugkontrollstelle oder Flugplatzkontrollstelle bedeutet;
2. „Datalink-Dienst“ (Data Link Service): ein Satz miteinander im Zusammenhang stehender, durch Bord/Boden-Datalink-Kommunikation unterstützter Flugverkehrsmanagement-Transaktionen, die ein eindeutig festgelegtes Betriebsziel haben und zu einem Betriebsereignis beginnen und enden;
3. „Trägerfrequenz-Offset-Betrieb“ (Offset Carrier Operation): ein Fall, in dem die angegebene betriebsbezogene Abdeckung nicht durch einen einzigen Bodensender gewährleistet werden kann und in dem die Signale von zwei oder mehr Bodensendern von der nominellen Kanalmittelfrequenz kompensiert werden, um Störungen zu minimieren.

---

<sup>(7)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2019/2012 der Kommission vom 29. November 2019 über Freistellungen nach Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 312 vom 3.12.2019, S. 95).

*Artikel 3***Luftfahrzeugausrüstung und Betriebsvorschriften**

Die Luftfahrzeugbetreiber müssen sicherstellen, dass ihre Luftfahrzeuge gemäß den in Anhang I (Teil-COM) und Anhang II (Teil-SUR) festgelegten Vorschriften und Verfahren ausgerüstet sind und betrieben werden.

*Artikel 4***Nachweisverfahren**

(1) Die Agentur muss annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) erarbeiten, die zur Feststellung der Einhaltung dieser Verordnung, der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verwendet werden dürfen.

(2) Zur Feststellung der Einhaltung dieser Verordnung können alternative Nachweisverfahren angewendet werden.

(3) Die zuständigen Behörden richten ein System ein, um konsistent zu bewerten, ob das von ihnen selbst oder von Organisationen unter ihrer Aufsicht angewendete alternative Nachweisverfahren der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten entspricht.

(4) Die zuständigen Behörden müssen die Agentur über alle alternativen Nachweisverfahren unterrichten, die von ihrer Aufsicht unterstehenden natürlichen oder juristischen Personen oder von ihnen selbst für den Nachweis der Einhaltung dieser Verordnung angewendet werden.

*Artikel 5***Aufhebung**

Die Verordnung (EG) Nr. 29/2009 und die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1206/2011, (EU) Nr. 1207/2011 und (EU) Nr. 1079/2012 werden aufgehoben.

*Artikel 6***Inkrafttreten**

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

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

Brüssel, den 12. September 2023

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANHANG I

**Kommunikation****(Teil-COM)****AUR.COM.1001 Gegenstand**

In diesem Teil werden Anforderungen an die Luftfahrzeugausrüstung und Betriebsvorschriften für die Nutzung des Luftraums festgelegt, die die geltenden Anforderungen an Datalink-Dienste und den Sprachkanalabstand abdecken.

## TITEL 1 DATALINK-DIENSTE

**AUR.COM.2001 Anwendungsbereich**

Dieser Titel gilt nur für Flüge im allgemeinen Luftverkehr nach Instrumentenflugregeln oberhalb FL 285 im einheitlichen europäischen Luftraum, mit Ausnahme des Luftraums, der nicht Teil der Region EUR der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist, und mit Ausnahme von Finnlands oberem Fluginformationsgebiet (UIR) nördlich von 61°30' und Schwedens UIR nördlich von 61°30'.

**AUR.COM.2005 Anforderungen an die Luftfahrzeugausrüstung**

1. Der Luftfahrzeugbetreiber ist zu Folgendem verpflichtet:
  - a) Er stellt sicher, dass alle von ihm betriebenen Luftfahrzeuge über die Fähigkeit des Betriebs folgender Datalink-Dienste verfügen:
    - i) Fähigkeit zur Einleitung der Datalink-Kommunikation;
    - ii) ATC-Kommunikationsmanagement;
    - iii) ATC-Freigaben und -Informationen;
    - iv) ATC-Mikrofonüberprüfung.
  - b) Er trifft geeignete Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass ein Datenaustausch zwischen seinen Luftfahrzeugen mit Datalink-Fähigkeiten und allen Flugverkehrskontrollstellen, die die von ihm durchgeführten Flüge möglicherweise kontrollieren, unter gebührender Berücksichtigung möglicher Einschränkungen der Abdeckung aufgrund der verwendeten Kommunikationstechnologie, erfolgen kann.
2. Nummer 1 gilt nicht für
  - a) Luftfahrzeuge, für die erstmals vor dem 1. Januar 1995 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde;
  - b) Luftfahrzeuge, für die erstmals vor dem 1. Januar 2018 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde und die vor diesem Datum mit einer Datalink-Ausrüstung ausgerüstet wurden, die die Interoperabilität der ATS-Anwendungen über das Bord/Boden-Netz des ACARS-Luftfahrzeug-Kommunikationssystems gewährleistet und in erster Linie verwendet wird, wenn die Radarüberwachung nicht praktikabel ist;
  - c) Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Sitzplatzkapazität von 19 Fluggästen oder weniger und einer höchstzulässigen Startmasse von 45 359 kg (100 000 lbs) oder weniger, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 5. Februar 2020 ausgestellt wurde;
  - d) Luftfahrzeuge, die zu Testzwecken, zur Lieferung oder zu Instandhaltungszwecken oder mit vorübergehend nicht betriebsfähigen Datalink-Komponenten unter Bedingungen fliegen, die in der anwendbaren Mindestausrüstungsliste festgelegt sind;
  - e) Kombinationen aus den in Anlage I aufgeführten Luftfahrzeugmustern und -modellen;
  - f) die in Anlage II aufgeführten Kombinationen aus Luftfahrzeugmustern und -modellen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 5. Februar 2020 ausgestellt wurde.

**AUR.COM.2010 DLS-Betriebsverfahren und Ausbildung**

Die Luftfahrzeugbetreiber treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass

- a) ihre Betriebsverfahren mit diesem Titel im Einklang stehen und in ihren Betriebshandbüchern enthalten sind und dass

- b) dem Personal, das Datalink-Ausrüstung betreibt, dieser Titel bekannt ist und dass es für seine Aufgaben angemessen ausgebildet ist.

#### TITEL 2 SPRACHKANALABSTAND

##### **AUR.COM.3001 Anwendungsbereich**

Dieser Titel gilt nur für Flüge im allgemeinen Luftverkehr im einheitlichen europäischen Luftraum, der Teil der ICAO-Region EUR ist und in dem im Frequenzband 117,975-137 MHz Sprach-Bord/Bodenfunkkommunikationsdienste und Boden/Bodenfunkkommunikationsdienste bereitgestellt werden. Das Fluginformationsgebiet Canarias (FIR)/UIR ist vom Anwendungsbereich ausgenommen.

##### **AUR.COM.3005 Anforderungen an die Luftfahrzeugausrüstung**

1. Die Luftfahrzeugbetreiber stellen sicher, dass sämtliche nach dem 17. November 2013 in Betrieb genommene Sprachkommunikationsausrüstung über eine Betriebsfähigkeit mit einem Kanalabstand von 8,33 kHz verfügt und auf Kanälen mit einem Kanalabstand von 25 kHz betrieben werden kann.
2. Die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 gewährten und der Kommission mitgeteilten Freistellungen von der Pflicht, beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, das mit einem Funkgerät ausgerüstet sein muss, ein 8,33 kHz-fähiges Funkgerät mitzuführen, sofern die Auswirkungen auf das Netz gering sind, bleiben gültig.

## Anlage I

## Freistellungen nach Punkt AUR.COM.2005 Nummer 2 Buchstabe e

Luftfahrzeugmuster/-serie/-modell	Hersteller	ICAO-Kennung
AN-12 alle	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
IL-76 alle	Iljuschin	IL76
A300 alle	AIRBUS	A30B A306 A3ST
A310 alle	AIRBUS	A310
A-319/-320/-321 mit einem erstmalig zwischen dem 1. Januar 1995 und dem 5. Juli 1999 einschließlich ausgestellten Lufttüchtigkeitszeugnis	AIRBUS	A319 A320 A321
A340 alle	AIRBUS	A342 A343 A345 A346
A318-112	AIRBUS	A318
AVROLINER (RJ-100)	AVRO	RJ1H
AVROLINER (RJ-85)	AVRO	RJ85
BA146-301	British Aerospace	B463
B717-200	Boeing	B712
B737-300	Boeing	B733
B737-400	Boeing	B734
B737-500	Boeing	B735
B747-400	Boeing	B744
B757-200	Boeing	B752
B757-300	Boeing	B753
B767-200	Boeing	B762
B767-300	Boeing	B763
B767-400	Boeing	B764
MD-82	Boeing	MD82
MD-83	Boeing	MD83
MD-11 alle	Boeing	MD11
CL-600-2B19 (CRJ100/200/440)	Bombardier	CRJ1/CRJ2
Dornier 328-100	Dornier	D328
Dornier 328-300	Dornier	J328
Fokker 70	Fokker	F70
Fokker 100	Fokker	F100

---

King Air series (90/100/200/300)	Beechcraft	BE9L BE20 B350
Hercules L-382-G-44K-30	Lockheed	C130
SAAB 2000/SAAB SF2000	SAAB	SB20

---

## Anlage II

**Freistellungen nach Punkt AUR.COM.2005 Nummer 2 Buchstabe f**

Luftfahrzeugmuster/-serie/-modell	Hersteller	ICAO-Kennung
A330 Serie 200/300	AIRBUS	A332/A333
Global Express/5000 BD-700-1A10/1A11	Bombardier	GLEX/GL5T
CL-600-2C10 (CRJ-700)	Bombardier	CRJ7
C525C, CJ4	Cessna	C25C
C560XL (Citation XLS+)	Cessna	C56X
Falcon 2000 alle	Dassault	F2TH
Falcon 900 alle	Dassault	F900
EMB-500 (Phenom 100)	Embraer	E50P
EMB-505 (Phenom 300)	Embraer	E55P
EMB-135BJ (Legacy 600)	Embraer	E35L
EMB-135EJ (Legacy 650)	Embraer	E35L
EMB-145 (135/140/145)	Embraer	E135 E145, E45X
PC-12	Pilatus	PC12



## ANHANG II

**Überwachung****(Teil-SUR)****AUR.SUR.1001 Gegenstand**

In diesem Teil werden Anforderungen an die Luftfahrzeugausrüstung und Betriebsvorschriften für die Nutzung des Luftraums festgelegt, die sich auf die geltenden Anforderungen an die Überwachung erstrecken.

## TITEL 1 ABHÄNGIGE KOOPERATIVE ÜBERWACHUNG

**AUR.SUR.2001 Anwendungsbereich**

1. Dieser Titel gilt nur für Flüge im allgemeinen Luftverkehr nach Instrumentenflugregeln im einheitlichen europäischen Luftraum, der Teil der Region EUR der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist.
2. Ungeachtet der Nummer 1 gilt Punkt AUR.SUR.2015 für alle Flüge im allgemeinen Luftverkehr.

**AUR.SUR.2005 Anforderungen an die Luftfahrzeugausrüstung**

1. Luftfahrzeugbetreiber müssen Folgendes sicherstellen:
  - a) Die Luftfahrzeuge sind mit betriebsfähigen SSR-Transpondern ausgerüstet, die folgende Bedingungen erfüllen:
    - i) Sie verfügen über Fähigkeiten zur bordseitigen Mode-S-Elementary Surveillance (ELS).
    - ii) Ihre Kontinuität reicht aus, ein Betriebsrisiko zu vermeiden.
  - b) Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, deren individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 7. Juni 1995 ausgestellt wurde, sind mit betriebstüchtigen SSR-Transpondern ausgerüstet, die folgende Bedingungen erfüllen:
    - i) Sie verfügen zusätzlich zu den unter Buchstabe a Ziffer i genannten Fähigkeiten über die Fähigkeiten zum Versenden von erweiterten Squitter-Nachrichten (Extended Squitter, ES) auf einer Frequenz von 1 090 MHz über das automatische bordabhängige Flugüberwachungssystem (ADS-B Out).
    - ii) Ihre Kontinuität reicht aus, ein Betriebsrisiko zu vermeiden.
  - c) Starrflügel Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer maximalen wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug von mehr als 250 Knoten, deren individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 7. Juni 1995 ausgestellt wurde, sind mit betriebstüchtigen SSR-Transpondern ausgerüstet, die folgende Bedingungen erfüllen:
    - i) Sie verfügen zusätzlich zu den unter Buchstabe a Ziffer i und Buchstabe b Ziffer i genannten Fähigkeiten über die Fähigkeiten für die bordseitige Mode S Enhanced Surveillance (EHS).
    - ii) Ihre Kontinuität reicht aus, ein Betriebsrisiko zu vermeiden.
2. Nummer 1 Buchstaben b und c gilt nicht für Luftfahrzeuge, die zu einer der folgenden Kategorien gehören:
  - a) Luftfahrzeuge, die zur Instandhaltung geflogen werden;
  - b) Luftfahrzeuge, die ausgeführt werden;
  - c) Luftfahrzeuge, deren Betrieb am 31. Oktober 2025 eingestellt wird.
3. Betreiber von Luftfahrzeugen mit einem individuellen Lufttüchtigkeitszeugnis, das erstmals vor dem 7. Dezember 2020 ausgestellt wurde, müssen Nummer 1 Buchstaben b und c erfüllen, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:
  - a) Sie haben vor dem 7. Dezember 2020 ein Nachrüstungsprogramm aufgestellt, in dem die Einhaltung von Nummer 1 Buchstaben b und c nachgewiesen wird.

- b) Für diese Luftfahrzeuge wurden keine Finanzhilfen der Union gewährt, um diese Luftfahrzeuge mit den Anforderungen gemäß Nummer 1 Buchstaben b und c in Einklang zu bringen.
4. Die Luftfahrzeugbetreiber stellen sicher, dass Luftfahrzeuge, die gemäß den Nummern 1, 2 und 3 ausgerüstet sind und eine höchstzulässige Startmasse von mehr als 5 700 kg haben oder deren maximale wahre Eigengeschwindigkeit (TAS) im Reiseflug mehr als 250 Knoten beträgt, mit Antennendiversität operieren.

#### **AUR.SUR.2010 Nicht betriebsfähiger Transponder**

Bei Luftfahrzeugen, deren Transponder vorübergehend nicht über die Fähigkeit verfügen, die Anforderungen von Punkt AUR.SUR.2005 Nummer 1 Buchstaben b und c zu erfüllen, sind die Betreiber berechtigt, das betreffende Luftfahrzeug für höchstens drei aufeinanderfolgende Tage zu betreiben.

#### **AUR.SUR.2015 Transponder mit 24-bit ICAO-Luftfahrzeugadresse**

Luftfahrzeugbetreiber gewährleisten, dass an Bord der von ihnen eingesetzten Luftfahrzeuge jeder Mode-S-Transponder mit einer 24-Bit-ICAO-Luftfahrzeugadresse arbeitet, die der Registrierung entspricht, die von dem Staat vergeben wurde, in dem das Luftfahrzeug registriert ist.

#### **AUR.SUR.2020 Betriebsverfahren und Ausbildung für die Überwachung**

Die Luftfahrzeugbetreiber treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass

- a) ihre Betriebsverfahren mit diesem Titel im Einklang stehen und in ihren Betriebshandbüchern enthalten sind und dass
- b) dem Personal, das Überwachungs-ausrüstung betreibt, dieser Titel bekannt ist und dass es für seine Aufgaben angemessen ausgebildet ist.
-