

**Unterrichtung**  
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates  
COM(2015) 613 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 25/01 = AE-Nr. 010126,  
Drucksache 853/05 = AE-Nr. 053229,  
Drucksache 516/13 = AE-Nr. 130520 und  
Drucksache 517/13 = AE-Nr. 130521



Brüssel, den 7.12.2015  
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Diese Initiative ist Teil der Luftverkehrsstrategie der Europäischen Kommission, die diese 2015 zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der EU verabschiedet hatte. Ihr Ziel ist es, den EU-Rechtsrahmen für die Flugsicherheit auf die Herausforderungen der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre vorzubereiten, damit auch weiterhin ein sicherer und umweltfreundlicher Luftverkehr für Fluggäste und die breite Öffentlichkeit gewährleistet ist. Die Initiative stützt sich auf eine über zwölfjährige Erfahrung bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>1</sup> und ihrer Vorgänger<sup>2</sup>.

Ein wettbewerbsfähiger Luftfahrtsektor erfordert Sicherheit und die Berücksichtigung des Umweltschutzes. Angesichts der für Europa prognostizierten Zunahme des Luftverkehrs von bis zu 14,4 Millionen Flügen bis zum Jahr 2035 (gegenüber 2012 ein Anstieg um 50 %) ist es das Ziel der Kommission, dafür zu sorgen, dass mit dem System die Unfallhäufigkeit auch weiterhin auf einem niedrigen Niveau bleibt, die Sicherheit gewährleistet wird und so der EU-Luftfahrtsektor auch in Zukunft wachsen und seinen Wettbewerbsvorteil ausbauen kann. Daher wird mit dieser Initiative ein risiko- und leistungsbezogenes Konzept vorgeschlagen, das Sicherheitsvorschriften enthält, noch vorhandene Sicherheitslücken schließt und stärker die Zusammenhänge zwischen der Flugsicherheit und anderen technischen Regulierungsbereichen, wie die Luftsicherheit oder den Umweltschutz, berücksichtigt.

Die Flugsicherheit ist, wenngleich das wichtigste, nicht das alleinige Ziel dieses Vorschlags. Dieser ist auch im Zusammenhang mit den Schwerpunkten der Kommission – Förderung von Wachstum und Beschäftigung, Ausbau des Binnenmarkts und Stärkung Europas als globaler Akteur – zu sehen. Mit dieser Initiative soll ein Beitrag zu einer wettbewerbsfähigen europäischen Luftfahrtbranche und luftfahrttechnischen Industrie geleistet werden, die qualitativ anspruchsvolle Arbeitsplätze bietet und die technologische Innovation vorantreibt. Auf den durch diese Initiative geschaffenen regulatorischen Grundlagen lassen sich neue Geschäftsmodelle und Technologien wirksam integrieren. So wird mit dieser Initiative insbesondere vorgeschlagen, in der Union die rechtlichen Grundlagen für die sichere Integration unbemannter Luftfahrzeuge in den europäischen Luftraum zu schaffen.

Dieser Vorschlag geht auch auf die Forderungen der Mitgliedstaaten, der Luftfahrtbranche und der Luftraumnutzer ein, bei der Festlegung der Sicherheitsvorschriften stärker auf Verhältnismäßigkeit und Flexibilität zu achten und allzu präskriptive Vorschriften zu vermeiden, die das Unternehmertum ersticken könnten. So wird ein abgestuftes Konzept vorgeschlagen, das den Unterschieden zwischen den verschiedenen Bereichen der

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1. In dieser Zeit wurde diese Verordnung durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 dahingehend geändert, dass ihr Anwendungsbereich auf die Sicherheit von Flughäfen und Sicherheitsaspekte des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste ausgeweitet wurde.

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, ABl. L 240 vom 7.9.2002.

Zivilluftfahrt und deren jeweiligen Risiken Rechnung trägt. Dieses Konzept dürfte dem gesamten Luftfahrtsektor in der Union zugutekommen und sich besonders für die Bedürfnisse kleiner mittlerer Unternehmen (KMU) eignen.

Mit der Umstellung auf ein risiko- und leistungsabhängiges Konzept für die Regulierung und Aufsicht müssen die Mitgliedstaaten und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) neue Fähigkeiten und Kompetenzen entwickeln und mit den neuesten von der Industrie entwickelten Technologien Schritt halten. Zur Erreichung dieser Ziele werden mit dieser Initiative verbesserte Modalitäten für die Koordinierung und den Aufbau von Forschung und Ausbildung in der Luftfahrt vorgeschlagen.

Schließlich geht der Vorschlag auf die Herausforderungen ein, mit denen einige nationale Behörden bei der Aufrechterhaltung und Finanzierung der Ressourcen konfrontiert sind, die sie für die Wahrnehmung der erforderlichen Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten benötigen. Hierzu schlägt die Initiative einen Rahmen vor, in dem die nationalen Behörden und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit technische Ressourcen bündeln und gemeinsam nutzen können, worunter auch die Möglichkeit fällt, auf freiwilliger Basis Zuständigkeiten für die Durchführung von EU-Recht übertragen zu können.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorliegende Initiative baut auf den in der Union bereits vorhandenen Bestimmungen zur Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt auf, die in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegt sind.

Der Vorschlag steht mit der Initiative der Kommission aus dem Jahr 2013 zur beschleunigten Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES-II+-Initiative)<sup>3</sup> überein. Bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags hat die Kommission ihren Vorschlag COM(2013) 409 vom 11.6.2013 sowie die Ergebnisse der Erörterungen berücksichtigt, die bislang im Europäischen Parlament und im Rat zum SES-II+-Vorschlag und den sich daraus ergebenden Änderungen für die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 geführt wurden. Um zu vermeiden, dass im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zwei Legislativvorschläge parallel diskutiert werden, und da dieser Vorschlag der umfassendere der beiden Vorschläge ist, wurden die SES-II+-Änderungsvorschläge zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in diesen neuen Vorschlag integriert und dabei an den neuen Aufbau und Stil dieses Vorschlags angepasst. Folglich wird die Kommission keine weiteren Gespräche zu ihrem Vorschlag COM(2013) 409 vom 11.6.2013 führen, den sie im Zuge der SES-II+-Initiative vorgelegt hatte.

Sofern sich die mit dieser Initiative vorgeschlagenen Änderungen auch auf andere EU-Vorschriften auswirken, die vom Europäischen Parlament und dem Rat im Bereich des Luftverkehrs verabschiedet wurden (dies gilt für die Unfalluntersuchung, die Meldung von Ereignissen und die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen), werden

---

<sup>3</sup> Mitteilung an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die beschleunigte Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums vom 11.6.2013 (COM(2013) 408 final), ergänzt durch einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (COM(2013) 409 final) und durch einen Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (COM(2013) 410 final).

auch entsprechende Änderungen anderer EU-Rechtsvorschriften vorgeschlagen, um die Kohärenz des Ansatzes zu gewährleisten.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Diese Initiative steht im Zusammenhang und im vollständigen Einklang mit den von der Kommission für die Jahre 2014-2019 festgelegten strategischen Zielen „Beschäftigung und Wachstum“ sowie „Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis“.

Der Vorschlag entspricht außerdem dem zwischen der Kommission, dem Europäischen Parlament und dem Rat 2012 vereinbarten Gemeinsamen Konzept für die dezentralen Agenturen und gleicht die Bestimmungen zur Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit den in diesem Konzept empfohlenen Standardbestimmungen an.

Darüber hinaus sollen mit dieser Initiative die Entwicklung und der Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge stärker in den größeren Rahmen des Luftverkehrsrechts eingebunden werden. Unbemannte Luftfahrzeuge werden zu einer weiteren Art von Luftfahrzeugen, die neue Dienstleistungen im europäischen Luftfahrtmarkt im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft erbringen. Da unbemannte Luftfahrzeuge denselben Luftraum wie andere Luftfahrzeuge nutzen, müssen die Sicherheitsbestimmungen für ihren Einsatz mit der Gesamtstrategie für die Flugsicherheit im Einklang stehen. Schließlich muss der Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge auch den Luftverkehrsvorschriften genügen, die in den gemeinsamen Luftverkehrsregeln festgelegt sind<sup>4</sup>.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die Annahme von Maßnahmen der Union im Bereich des Luftverkehrs ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf den sich der Vorschlag stützt.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 1592/2002 und (EG) Nr. 216/2008 ist die Union für Aufgaben in den Bereichen Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit von luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Flugbetrieb, Lizenzierung des fliegenden Personals, Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (ATM/ANS) sowie Sicherheit von Drittlandbetreibern zuständig. Damit ist die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt seit über zehn Jahren auf Unionsebene geregelt. Grund hierfür ist die Tatsache, dass der Luftverkehr und die Produktion luftfahrttechnischer Erzeugnisse größtenteils Tätigkeiten transnationalen Charakters sind, die besser auf Unionsebene behandelt werden können.

Mit dieser Initiative werden einige besondere Bereiche vorgeschlagen, die diesem Gesamtrahmen der Union zur Regelung der Flugsicherheit hinzugefügt werden sollen, d. h. unbemannte Luftfahrzeuge, die Sicherheit bei der Bodenabfertigung sowie Aspekte der

---

<sup>4</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung.

Gefahrenabwehr bei Luftfahrzeugen und bei der Auslegung von Systemen, einschließlich der Cybersicherheit.

Die Herstellung unbemannter Luftfahrzeuge hat eine grenzüberschreitende Dimension, da viele unbemannte Luftfahrzeuge über das Internet gekauft oder importiert werden oder zumindest aus importierten Teilen bestehen. Solange bis ins Detail gehende und voneinander abweichende nationale Standards und Vorschriften bestehen, ist die gegenseitige Anerkennung im Binnenmarkt ein schwieriges Unterfangen. Auch im Hinblick auf die Dienstleistungen für unbemannte Luftfahrzeuge entwickeln viele Betreiber grenzüberschreitende Aktivitäten. So werden die Inspektionen von Infrastrukturen – von Ölplattformen bis zu Bahngleisen – beispielsweise international organisiert. Selbst bei Einsätzen in kleinem Maßstab sollten die Betreiber, vor allem, wenn sie in Marktnischen tätig sind, unionsweit dasselbe unbemannte Luftfahrzeug mit demselben Piloten auf der Grundlage derselben betrieblichen Anforderungen einsetzen können, um ihr Unternehmen aufzubauen. Große Lieferunternehmen haben ihre Absicht bekundet, sich europaweit aufstellen zu wollen, was gemeinsame Vorschriften voraussetzt. Der Subsidiarität wird in dem Moment Rechnung getragen, in dem die gemeinsamen betrieblichen Vorschriften umgesetzt werden, d. h. wenn die Mitgliedstaaten das Risiko in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten bewerten und dann entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen ein Luftraum für den Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge geöffnet oder gesperrt wird. Der Einsatz leichter unbemannter Luftfahrzeuge ist in den meisten Fällen örtlich begrenzt, weshalb es den lokalen Behörden überlassen bleiben sollte, das Risiko einzustufen und die jeweilige Art des Einsatzes zu genehmigen.

Bei den Bodenabfertigungsdiensten besteht Handlungsbedarf auf Unionsebene, da Unfälle im Zusammenhang mit der Bodenabfertigung in den letzten zehn Jahren zur viertgrößten Unfallkategorie gehörten und freiwillige Initiativen auf Ebene der Mitgliedstaaten bislang noch keine befriedigenden Ergebnisse zur Eindämmung dieses Risikos erbracht haben. Bisher gibt es auf Unionsebene noch keine Sicherheitsanforderungen, die sich direkt an die Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten richten. Da die Bodenabfertigung Teil des gesamten Luftfahrtsystems und mit anderen Bereichen verflochten ist, die unter die Zuständigkeit der Union fallen (wie Flugplätze und der Flugbetrieb), dürfte ihre Regulierung auf EU-Ebene ein in sich schlüssiges Konzept in allen Mitgliedstaaten gewährleisten. Im Sinne der Verhältnismäßigkeit wird es in dem Vorschlag nicht für notwendig erachtet, Dienstleistungsanbieter als Voraussetzung für die Aufnahme ihrer Tätigkeit zu zertifizieren. Die Kommission ist zudem der Ansicht, dass sich die gemeinsamen Anforderungen an die Bodenabfertigung auf anerkannte Industriestandards und bewährte Verfahren stützen sollten. Zugleich sollten die Mitgliedstaaten über die notwendigen regulatorischen Instrumente verfügen, um eine wirksame Aufsicht über die Anbieter dieser Dienste sicherzustellen.

Hinsichtlich der Aspekte der Gefahrenabwehr bei Luftfahrzeugen und bei der Auslegung von Systemen sei darauf hingewiesen, dass die Union bereits jetzt in einige dieser Fragen einbezogen ist. Das Zusammenspiel zwischen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002<sup>5</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, auch im Zusammenhang mit der Frage, welche Aufgabe der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit zukommt, ist allerdings nicht immer klar. Mit dieser Initiative soll die Rolle der Union vor dem

---

<sup>5</sup> ABl. L 97 vom 13.8.2008, S. 72.

Hintergrund geklärt werden, dass diese Aspekte der Gefahrenabwehr eng mit der Sicherheit der Konstruktion von Luftfahrzeugen und der Sicherheit des Flugbetriebs verknüpft sind, also mit Bereichen, für die die Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 bereits zuständig ist.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die Wahrung der Verhältnismäßigkeit ist eines der vorrangigen Ziele dieser Initiative und die Maßnahmen, mit denen dies für den geltenden Rechtsrahmen für die Flugsicherheit erreicht werden soll, sind Bestandteil der für das Paket vorgeschlagenen endgültigen Maßnahmen (siehe hierzu auch der beiliegende Bericht über die Folgenabschätzung, Kapitel 6.6). Vorgeschlagen wird ein Konzept für die risikoabhängige Regulierung der Flugsicherheit, das dem gesamten Luftfahrtsektor zugutekommen dürfte und sich besonders für kleine und mittlere Unternehmen eignet.

- **Wahl des Instruments**

Mit diesem Vorschlag wird die Art des Instruments nicht geändert. Seit der Verabschiedung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 im Jahr 2002 wurde die Flugsicherheit der Zivilluftfahrt in der Union durch Verordnungen geregelt. Die Kommission sieht keinen Grund, dies zu ändern.

### 3. **ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Nicht zutreffend.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die interessierten Kreise wurden von der Kommission und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit parallel konsultiert. Die beiden Konsultationen ergänzten sich. Zudem haben die Kommissionsdienststellen Sitzungen mit den Mitgliedstaaten und den interessierten Kreisen des Luftfahrtsektors veranstaltet, um zusätzliche Informationen zu den öffentlichen Konsultationen einzuholen. Die [Zusammenfassung der Ergebnisse der öffentlichen Konsultation der Kommission wurde auf der Europa-Website veröffentlicht](#). Im Wesentlichen ergab die öffentliche Konsultation folgende Ergebnisse:

- Großes Einvernehmen herrscht darüber, dass die Union ein sehr hohes Maß an Sicherheit erreicht hat. Über 90 % der Teilnehmer an der Konsultation stimmten zu bzw. stimmten nachdrücklich zu, dass Reisen mit dem Flugzeug in der Union derzeit sicher ist.
- Es wurde aber auch festgestellt, dass in Fragen der Sicherheit kein Grund zur Selbstzufriedenheit besteht. Über 70 % der Mitgliedstaaten und der Branchenverbände, die sich an der Online-Umfrage der Kommission beteiligt hatten, sind der Auffassung, dass die Fähigkeit, Sicherheitsrisiken zu erkennen und zu reduzieren verbessert werden muss.
- Hauptanliegen der Mitgliedstaaten und der interessierten Kreise sind neben der Aufrechterhaltung der aktuellen Sicherheitsleistung die Effizienz und Verhältnismäßigkeit des derzeitigen Systems. Die große Mehrheit der Organisationen, die sich an der Online-Umfrage der Kommission beteiligten (82 %), vor allem die KMU, halten die geltenden Vorschriften für zu detailliert und

präskriptiv und sind der Auffassung, dass das aktuelle Sicherheitsniveau auch mit niedrigeren Nachweiskosten eingehalten werden könnte (83 %). Diese Auffassung wird weitestgehend auch von den Mitgliedstaaten geteilt.

- Die Mitgliedstaaten und die Luftfahrtbranche sind besorgt darüber, dass die Art und Weise, wie die technischen Ressourcen derzeit von den Luftfahrtbehörden genutzt werden, ineffizient ist und einige nationale Luftfahrtbehörden nur noch über knappe Ressourcen verfügen. Die Mehrheit (63 %) der Mitgliedstaaten und der Organisationen, die auf die Online-Umfrage der Kommission geantwortet hatten, sind überzeugt, dass einige nationale Luftfahrtbehörden nicht über genügend finanzielle und personelle Ressourcen verfügen, um ihren Aufsichtsaufgaben nachzukommen.
- Die luftfahrttechnische Industrie setzt sich dafür ein, dass die Union, auch bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die europäischen Standards für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt international viel aktiver fördern sollte, und äußerte Bedenken, inwieweit die Europäische Agentur für Flugsicherheit langfristig Ressourcen für die Zertifizierung von Erzeugnissen zur Verfügung haben wird.
- 73 % Organisationen, die sich an der Online-Umfrage der Kommission beteiligten, verwiesen auf mögliche Widersprüche, Lücken und Überschneidungen bei der Anwendung der Rechtsvorschriften, die vor allem auf unterschiedliche Auslegungen durch die Mitgliedstaaten zurückzuführen sind.

Die Sozialpartner der Union (sowohl Arbeitnehmer- als auch Arbeitgebervertreter) haben sich an den Konsultationen beteiligt, die von der Kommission und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit durchgeführt wurden. Die Organisationen, die das Luftfahrtpersonal vertreten, verwiesen insbesondere darauf, dass das leistungsorientierte Konzept für die Flugsicherheit das gegenwärtige System der präskriptiven Bestimmungen ergänzen, jedoch nicht ersetzen sollte. Arbeitnehmervertreter warfen zudem die Frage auf, inwieweit die Mitgliedstaaten in Zukunft bereit sein werden, Ressourcen für die Aufsicht über die Flugsicherheit bereitzustellen, und machten insbesondere geltend, dass das Personal sowohl bei den Behörden als auch im Luftfahrtsektor im weitesten Sinne weiterhin sehr gut ausgebildet und befähigt sein muss. Die Pilotenvereinigungen äußerten insbesondere Bedenken, dass sich die Einstellungspraxis mancher Luftfahrtunternehmen sowie andere innovative Geschäftsmodelle möglicherweise nachteilig auf die Sicherheit auswirken könnten.

Andererseits verwiesen Arbeitnehmervertreter auf die unterschiedliche Anwendung der Rechtsvorschriften durch die Mitgliedstaaten sowie auf die Überregulierung und den ineffizienten Einsatz der Ressourcen, die für die Zertifizierung und Aufsicht vorgesehen sind. So machten die Arbeitgebervertreter vor allem geltend, dass die Luftfahrtbranche innerhalb des Binnenmarkts frei agieren könne, die Aufsicht jedoch nach wie vor dem Grundsatz der individuellen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten folgt. Für die Arbeitgeber sind gleiche Ausgangsbedingungen für alle sowie Standardisierung und Stabilität bei der Umsetzung der Vorschriften von besonderer Bedeutung. Einige Organisationen, die Arbeitnehmer vertreten, befürworteten die Schaffung einer zentralen Behörde für die Zivilluftfahrt in der Union.

Die Kommission stimmt im Großen und Ganzen den Ergebnissen der öffentlichen Konsultationen zu und hat die Ergebnisse in die Formulierung dieses Vorschlags einfließen lassen. Die Fähigkeit der Union, Sicherheitsrisiken zu erkennen und zu reduzieren, dürfte durch die Bestimmungen des Vorschlags verbessert werden, die sich mit dem Sicherheitsmanagement, dem europäischen Plan für Flugsicherheit und nationalen Sicherheitsprogrammen befassen. Die Einführung eines risiko- und leistungsabhängigen

Regulierungskonzepts dürfte dazu beitragen, die Verhältnismäßigkeit des Rechtsrahmens zu erhöhen, da dieser somit den Unterschieden zwischen verschiedenen Arten von Luftfahrttätigkeiten und den dabei entstehenden Risiken Rechnung tragen kann. Der vorgeschlagene Rechtsrahmen, in dem die nationalen Behörden und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit Ressourcen bündeln und gemeinsam nutzen können, dürfte zu einer größeren Effizienz bei der Nutzung der Ressourcen führen.

Für unbemannte Luftfahrzeuge wurde eine eigene öffentliche Konsultation durchgeführt, die im Ergebnis bestätigte, dass auf Unionsebene dringender Handlungsbedarf besteht, damit das Potenzial dieser unbemannten Luftfahrzeuge ausgeschöpft werden kann. Dabei wurde der Beitrag unterstrichen, den diese Technologien für Wachstum und Beschäftigung leisten können. Die Konsultation bestätigte die Ansicht, dass die gesamte Bandbreite unbemannter Luftfahrzeuge nur darauf wartet, ausgeschöpft zu werden, dass jedoch rechtliche und technologische Unsicherheiten einen zügigen Ausbau behindern. Einzelgenehmigungen und Fragmentierung sind eine erhebliche Belastung. In den Antworten wurden die Sicherheit und der Schutz der Privatsphäre als die wichtigsten Aspekte genannt, die es in einem geeigneten Rechtsrahmen zu regeln gelte, in dem die Vorschriften im Verhältnis zum Risiko stehen und in dem die nationalen Behörden eine wichtige Aufgabe wahrnehmen.

Die derzeit geltende Aufteilung der Zuständigkeiten für unbemannte Luftfahrzeuge zwischen der Union und den Mitgliedstaaten anhand des Gewichtskriteriums von 150 kg gilt allgemein als überholt. Die Vorschriften für unbemannte Luftfahrzeuge sollten in Richtung eines Konzepts weiterentwickelt werden, bei dem der Einsatz im Mittelpunkt steht und das Risiko eines bestimmten Einsatzes von einer Reihe von Faktoren abhängig gemacht wird. Im Hinblick auf die Aspekte Sicherheit und Schutz der Privatsphäre beim Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge wurden bei der Konsultation keine neuen Regeln gefordert, sondern vielmehr eine bessere Anwendung der vorhandenen Vorschriften, wobei die nationalen Luftfahrt- und Datenschutzbehörden enger zusammenarbeiten sollten.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission hat die [Europäische Agentur für Flugsicherheit um eine Stellungnahme gebeten, die am 16. März 2015 vorgelegt wurde](#). Die Stellungnahme stützte sich auf über 6000 Kommentare, die von den Mitgliedstaaten und den interessierten Kreisen eingereicht worden waren, und enthält unterschiedlichste Vorschläge, wie verschiedene Bereiche der technischen Regulierung der Luftfahrt innerhalb des europäischen Systems für die Flugsicherheit geändert werden könnten, etwa im Bereich der Flugsicherheit, der Luftsicherheit, der Forschung, des Umweltschutzes und der effizienten Verwendung von Ressourcen.

Die Kommission hat darüber hinaus folgende fachliche Unterstützung und Beratung hinzugezogen:

1. Für das Verfahren der Folgenabschätzung wurden zwei Studien in Auftrag gegeben:
  - Die erste Studie untersuchte die Verfügbarkeit, die Effizienz des Einsatzes und die Entwicklung der personellen Ressourcen der Luftfahrtbehörden sowie die Finanzierung des europäischen Systems der Flugsicherheit. Diese Studie kam zu dem Ergebnis, dass sich in den letzten zehn Jahren das Verhältnis zwischen Arbeitsbelastung und Ressourcen verschlechtert hat. Zudem zeigte die Studie, dass die bestehenden Ressourcen im gesamten System besser eingesetzt werden könnten. Mängel wurden auch bei den Qualifikationen des Personals festgestellt. Die Studie zieht daraus das Fazit, dass diese Aspekte in ihrer Gesamtheit die Luftfahrtbehörden

darin behindern, ihr Leistungspotenzial voll auszuschöpfen. Schließlich gelangt die Studie zu der Schlussfolgerung, dass sich die Unterschiede in den Arbeitsmethoden der nationalen Luftfahrtbehörden und in der Art und Weise, wie diese Behörden finanziert werden, darauf auswirken, welche Ausgangsbedingungen auf einem gemeinsamen Luftfahrtmarkt herrschen.

- Die zweite Studie zu den Leistungssystemen und zum Konzept der Leistungsabhängigkeit untersuchte, inwieweit Leistungselemente in das Flugsicherheitsmanagement eingeführt werden können. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass die Einführung eines Systems der Sicherheitsleistungen für die Zivilluftfahrt zwar machbar ist, doch aus verschiedenen technischen Gründen nicht zu schnell eingeführt werden sollte. Zum Konzept einer leistungsabhängigen Regulierung der Flugsicherheit stellte die Studie fest, dass sich dieses zwar positiv auf die Flugsicherheit und die Innovation auswirken dürfte, diese Auswirkungen jedoch nur qualitativ darstellbar sind und sehr stark davon abhängen werden, wie die einzelnen präskriptiven Vorschriften in leistungsabhängige Vorschriften umgewandelt werden. Daher ist es unmöglich, die Vorteile eines Konzepts für die leistungsabhängige Sicherheitsregulierung im Luftfahrtsektor im Vorfeld zu quantifizieren. Diese Studie wurde auch einer Gutachterprüfung durch die Luftfahrtbranche und Sachverständige der Mitgliedstaaten unterzogen.
2. Zudem berücksichtigte die Kommission die Empfehlungen der [Untergruppe zur Zukunft des EU-Regulierungssystems für die Luftfahrt](#), die vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit eingesetzt wurde und sich aus den Leitern der Abteilungen für Zivilluftfahrt der 14 EU/EFTA-Länder sowie Vertretern der EASA und der Kommission zusammensetzt<sup>6</sup>. Schließlich wurden die Ergebnisse der unabhängigen externen [Bewertung, die gemäß Artikel 62](#) der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 über die Durchführung dieser Verordnung vorgenommen wurde, berücksichtigt<sup>7</sup>. Beide Bewertungen empfahlen u. a., die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in verschiedenen Punkten zu ändern. Die Zusammenfassung dieser aus der Bewertung hervorgegangenen Empfehlungen ist im Bericht über die Folgenabschätzung im Anhang zu diesem Vorschlag enthalten.

- **Folgenabschätzung**

Diesem Vorschlag liegen zwei Folgenabschätzungen bei, die unter [Link] abgerufen werden können. Der Bericht über die Folgenabschätzung zur Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde vom Ausschuss für Folgenabschätzung geprüft, der am 19. Juni 2015 eine positive Stellungnahme abgab [Link]. Der Ausschuss für Regulierungskontrolle prüfte den Bericht über die Folgenabschätzung in Bezug auf die Initiative für die sichere Entwicklung und den sicheren Einsatz von Drohnen in der EU und gab am 5. November 2015 eine positive Stellungnahme ab [Link].

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag schließt bemannte Luftfahrzeuge aus, die von einfacher Bauart sind oder hauptsächlich lokal betrieben werden oder selbst gebaut sind oder solche, die besonders selten oder nur in geringer Anzahl vorhanden sind. Die Initiative schließt auch Flugplätze aus, die

<sup>6</sup> EASA Verwaltungsrat, Untergruppe „Abschlussbericht“ (2015), <http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014>.

<sup>7</sup> Bewertung nach Artikel 62, Abschlussbericht (2013), <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf>.

nicht zur öffentlichen Nutzung bestimmt sind, die nicht dem gewerblichen Luftverkehr dienen oder die bestimmte technische Mindestmerkmale in Bezug auf die Größe oder den Umfang des Betriebs nicht erfüllen.

Kleinstunternehmen und KMU sind vom Anwendungsbereich des Vorschlags nicht ausgeschlossen, wie dies bereits jetzt der Fall mit der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist. Mit dem Vorschlag wird jedoch ein abgestuftes System und damit eine größere Verhältnismäßigkeit eingeführt, so dass den Unterschieden zwischen den Unternehmensgrößen besser Rechnung getragen werden kann. Die Einführung eines derart abgestuften Systems ist eines der Hauptziele des Vorschlags. So dürfte mit einigen Maßnahmen der Verwaltungsaufwand für KMU und leichte Luftfahrzeuge verringert werden, was für kleine Unternehmen von Vorteil ist. Im Hinblick auf die Konstruktionsgenehmigung für Luftfahrzeuge wird ein alternatives Verfahren zur Musterzulassung für Leichtflugzeuge vorgeschlagen, die im risikoarmen Betrieb eingesetzt werden. Hersteller ultraleichter Luftfahrzeuge, die in der Regel aus den EU-Vorschriften ausgeschlossen sind, könnten auf Wunsch ihre Erzeugnisse ebenfalls durch EU-Recht regulieren lassen, um so den freien Warenverkehr im Binnenmarkt nutzen zu können. Luftsportvereine und auf leichte Luftfahrzeuge spezialisierte Luftsportverbände könnten im Auftrag nationaler Luftfahrtbehörden auf der Grundlage festgelegter Bedingungen ermächtigt werden, als qualifizierte Rechtspersonen tätig zu werden.

Der Vorschlag zielt auch auf einen leichteren elektronischen Austausch von Informationen und die weitergehende Einführung der Digitaltechnik ab. Insbesondere schlägt die Kommission die Einrichtung eines elektronischen Speichers vor, der relevante Informationen zur Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung enthält und für die Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten und die EASA zugänglich ist. Bestimmte, im Speicher erfasste Informationen werden auch für die allgemeine Öffentlichkeit zugänglich sein. Es wird vorgeschlagen, dass die Agentur ermächtigt wird, mit Unternehmen oder Unternehmensverbänden die Modalitäten für die Erfassung, den Austausch und die Auswertung der Daten zu vereinbaren, was den Weg für die Einführung von Big-Data-Technologien für die Auswertung der Flugsicherheitsdaten ebnet würde.

#### • **Grundrechte**

Der vorliegende Vorschlag hat keine unmittelbaren Folgen für den Schutz der Grundrechte. Ausgenommen hiervon sind die speziell dem Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge gewidmeten Artikel. Die Vorschriften für den sicheren Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge werden zu einer effizienteren Anwendung der vorhandenen Vorschriften für den Schutz der Privatsphäre und den Datenschutz beitragen. So wird die Sicherheitsauflage, unbemannte Luftfahrzeuge mit einer elektronischen Identifizierung vergleichbarer Identifizierung auszustatten, auch die Identifizierung von Personen unterstützen, die den Schutz der Privatsphäre oder die datenschutzrechtlichen Vorschriften nicht beachtet haben.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag wirkt sich auf den Haushalt der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit aus, der unter Position 06 02 02 im Unionshaushalt erfasst ist (nähere Erläuterungen siehe Finanzbogen).

Der Vorschlag beinhaltet eine Reihe neuer Aufgaben für die Agentur, die aus dem Unionsbeitrag zu finanzierende Planstellen erfordern. Der zusätzliche Personalbedarf ergibt sich vor allem aus 1) der Koordinierung auf Unionsebene im Zusammenhang mit der

Erhebung, dem Austausch und der Auswertung von Daten und Informationen („Big Data“), 2) der Einrichtung und der Pflege eines UnionsSpeichers, in dem die für die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung relevanten Informationen gespeichert werden, 3) den neuen Aufgaben in Bezug auf die Festlegung von Vorschriften und deren Umsetzung in den Bereichen Bodenabfertigung, Umweltschutz und Sicherheit, sowie 4) der Schaffung eines Rahmens für die Übertragung von Zuständigkeiten innerhalb des europäischen Systems der Flugsicherheit, mit dem eine bessere Ausnutzung der unionsweit verfügbaren Ressourcen erreicht werden soll.

Der genannte Personalbedarf wird zum Teil durch die Umsetzung von bereits vorhandenem Personal gedeckt, wodurch sich der Bedarf der Agentur an zusätzlichem Personal, das aus dem Unionsbeitrag finanziert werden muss, auf 5 Stellen für Zeitbedienstete und 4 Stellen für Vertragsbedienstete verringert.

In Anhang X des Berichts über die Folgenabschätzung wird vorgeschlagen, die Gebühreneinnahmen aus den behördlichen ATM/ANS-Aufgaben von Eurocontrol auf die Agentur zu verlagern, ohne die Kosten für die Betreiber zu erhöhen. Könnte die Agentur ihre Tätigkeiten im Zusammenhang mit ihren behördlichen ATM/ANS-Aufgaben über diese Gebühren finanzieren, würden Haushaltsmittel aus dem Unionsbeitrag für die Finanzierung zusätzlicher Stellen frei werden. Daher werden in Artikel 109 Absatz 1 Buchstabe f des Verordnungsvorschlags Streckengebühren als Einnahmequelle für die Agentur festgelegt. Für die Zuweisung von Streckengebühren an die EASA müsste die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste geändert werden.

Der Vorschlag zielt darüber hinaus darauf ab, einen Mechanismus einzuführen, mit dem der Personalbestand der Agentur, der aus den Gebühren und Entgelten finanziert wird, an den festgestellten Bedarf angepasst werden kann.

Hier sei darauf hingewiesen, dass die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit eine Agentur der Union ist, die sich teilweise aus Gebühren und Entgelten selbst finanziert. Die Beiträge der Union und der Drittländer machen etwa ein Drittel ihres Haushalts aus, während etwa zwei Drittel aus der Einnahme von Gebühren und Entgelten der Luftfahrtbranche stammen, die diese für die Zertifizierung und andere Dienstleistungen entrichtet. Die Einnahmen aus dem Unionsbeitrag und die aus den Gebühren und Entgelten werden getrennt erfasst, denn das Buchführungssystem der Agentur trennt strikt zwischen den aus dem Unionsbeitrag finanzierten Tätigkeiten und denen, für die Gebühren und Entgelte entrichtet werden, um jegliche Querfinanzierung zu vermeiden. Da es der Wunsch des Gesetzgebers war, dass die Gebühren und Entgelte die tatsächlichen Kosten widerspiegeln sollen, ist der Unionsbeitrag für diese Agentur demnach keine „Ausgleichsleistung“, wie dies bei anderen teilweise selbst-finanzierten Agenturen der Fall ist.

Die Kommission schlägt vor zu prüfen, inwieweit sich eine größere Flexibilität erreichen lässt, damit die Agentur entsprechend der schwankenden Dienstleistungsnachfrage der Luftfahrtbranche ihren Stellenplan an die von dieser Branche für die Zertifizierung und andere Dienstleistungen entrichteten Gebühren und Entgelte anpassen kann. Diese Flexibilität lässt sich jedoch nur realisieren, wenn solide Indikatoren zur Messung der Arbeitsbelastung und der Effizienz der Agentur entwickelt werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass eine größere Flexibilität nicht zu zusätzlichen Belastungen für die Luftfahrtbranche führt. Die Indikatoren könnten verschiedene Faktoren berücksichtigen, wie beispielsweise die durchschnittliche Fristeinhaltung bei Zertifizierungstätigkeiten, die Bearbeitungszeiten für Anträge der Branche, der durchschnittliche Aufwand je Zertifizierungstätigkeit und das Verhältnis zwischen Gemeinkosten und Tätigkeitskosten insgesamt. Bei rückläufiger

Nachfrage muss die Agentur ihren gebührenfinanzierten Personalbestand entsprechend nach unten korrigieren. Der notwendige Personalabbau könnte durch den Abschluss befristeter Verträge und die natürliche Personalfuktuation in Verbindung mit einer soliden Planung künftiger Aufgaben realisiert werden.

Die Notwendigkeit, Personal über Gebühren zu finanzieren, entsteht aufgrund verschiedener Faktoren. Faktoren, die die Marktnachfrage in den nächsten fünf Jahren beeinflussen könnten:

- Die Nachfrage nach neuen Luftfahrzeugen, vor allem im asiatisch-pazifischen Raum, wo mit einer Verdreifachung der Flotte zu rechnen ist, wird teilweise mit neuen Luftfahrzeugmustern von Herstellern aus dieser Region befriedigt werden, die ebenfalls dem EASA-Zulassungsverfahren unterliegen.
- Der weltweit erwartete Anstieg des Verkehrsaufkommens um jährlich 3 % wird sich direkt auf die Tätigkeiten der Agentur auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit auswirken (sicherheitskritische Aufsicht), da der Arbeitsanfall pro Musterzulassung im direkten Verhältnis zur Nutzung des Luftfahrzeugmusters durch die Luftfahrtunternehmen steht.
- Neue Technologien, beispielsweise im Bereich der Entwicklung unbemannter Luftfahrzeuge, elektrischer Luftfahrzeuge oder neuer Luftschiffe.

Faktoren, die Einfluss auf die Übertragung neuer Aufgaben auf die Agentur haben könnten:

- Big-Data-Projekt
- Übertragung von Zuständigkeiten von den Mitgliedstaaten an die Agentur gemäß den vorgeschlagenen Artikeln 53, 54 und 55 auf der Grundlage eines gebührenfinanzierten Systems.
- Angesichts der Zunahme von Sicherheitsbedrohungen, auch in Bezug auf die Cybersicherheit, könnten neue Zertifizierungskonzepte notwendig werden.

Die Kommission plant, die Frage der Einführung eines neuen Modells, mit dem flexibel auf schwankende Arbeitsbelastungen infolge der Nachfrage der Luftfahrtbranche reagiert werden kann und bei dem mit Hilfe von Indikatoren die Effizienz aufrechterhalten wird, mit dem Europäischen Parlament und dem Rat im Rahmen der interinstitutionellen Arbeitsgruppe (IIWG) über die Ressourcen der dezentralen Agenturen zu erörtern, dessen nächste Sitzung für März 2016 vorgesehen ist.

Gleichzeitig wird die Kommission gemeinsam mit der Agentur weiter daran arbeiten, Indikatoren festzulegen, mit denen sich die Arbeitsbelastung und Effizienz der Agentur messen und mit den Gebühren und Entgelten rückkoppeln lassen, um im Einzelnen festzustellen, wie ein flexibles System für gebühren- und entgeltabhängige Stellen in der Praxis aussehen könnte und welche Auswirkungen dies auf den Stellenplan der Agentur hätte.

Die Forderung nach einer größeren Flexibilität bei der Anpassung des Personalbestands bei gebühren- und entgeltfinanzierten Stellen steht in engem Zusammenhang mit dem Schwerpunkt der Kommission für mehr Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen. Von gebühren- und entgeltfinanzierten Tätigkeiten erhofft sich die europäische Luftfahrtbranche als wesentliche Voraussetzung für ihre Wettbewerbsfähigkeit zeitnahe und marktorientierte Reaktionen auf ihre Erfordernisse.

## 5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten für diese Initiative sind in Kapitel 7 des beigefügten Berichts über die Folgenabschätzung erläutert. Für das Monitoring und die Bewertung stehen bereits umfangreiche Verfahren zur Verfügung, denn die Leistungsüberwachung im Bereich der Flugsicherheit ist ein fester Bestandteil des Rechtsrahmens der Union. Wie schon bei der noch geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahme nach ihrer Verabschiedung alle fünf Jahre zwingend einer Bewertung zu unterziehen.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Nicht zutreffend.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der gesamte Wortlaut der vorgeschlagenen Verordnung wurde einer eingehenden Qualitätsprüfung der Rechtsvorschriften unterzogen, in deren Folge die Kommission einen neuen, klareren Aufbau für die Verordnung mit einem einheitlichen Sprachgebrauch vorschlägt, was sich vor allem auf das Kapitel III auswirkt, das sich mit den verschiedenen Bereichen der Flugsicherheit befasst.

Alle Bestimmungen in Bezug auf die Tätigkeiten der nationalen zuständigen Stellen und der Agentur in den Bereichen Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung wurden nunmehr in Kapitel IV zusammengefasst. Kapitel III des Verordnungsvorschlags enthält lediglich die Bestimmungen, die sich auf die juristischen und natürlichen Personen beziehen, die unter die Verordnung fallen (d. h. Piloten, Organisationen, die für die Herstellung von Luftfahrzeugen zuständig sind, Betreiber von Flugplätzen, usw.).

### Kapitel I „Grundsätze“

**Artikel 1:** Gegenüber der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurden in den Verordnungsvorschlag weitere Ziele sowie die Mittel zu deren Erreichung aufgenommen.

**Artikel 2:** Dieser Artikel vereint die Artikel 1 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Der Wortlaut ist vereinfacht worden. Die wichtigste Änderung besteht darin, dass den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet wird, einige Bestimmungen der neuen Verordnung auf die Tätigkeiten und Dienstleistungen anzuwenden, die mit staatlichen Luftfahrzeugen erbracht werden, wie beispielsweise mit solchen, die für den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, den Küstenschutz oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzt werden, sowie auf die ATM/ANS-Tätigkeiten des Militärs. Diese Option ermöglicht es beispielsweise einem Mitgliedstaat, die Bestimmungen auf eine oder mehrere Tätigkeiten oder Dienstleistungen modular anzuwenden. Auch bleibt es dem betreffenden Mitgliedstaat überlassen, zu entscheiden, für welche Bereiche der Luftfahrtregulierung (Lufttüchtigkeit, fliegendes Personal, Betrieb, usw.) er diese Option nutzen möchte. Greift ein Mitgliedstaat für eine Tätigkeit auf diese Option zurück, muss sie den einschlägigen Bestimmungen der neuen Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsakten genügen. Zudem werden die Mitgliedstaaten zu jedem Zeitpunkt beschließen können, die Anwendung der Bestimmungen der Verordnung auf staatliche Luftfahrzeuge oder die ATM/ANS-Tätigkeiten des Militärs zu beenden, sofern ein angemessener Übergangszeitraum eingehalten wird.

Darüber hinaus wurde die Liste der Luftfahrzeuge, die vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen sind (Anhang I Luftfahrzeuge), überarbeitet (so wurden kleine Luftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb hinzugefügt). Außerdem wird vorgeschlagen, die Kommission zu ermächtigen, auf der Grundlage delegierter Rechtsakte Gewichtsgrenzen und andere technische Merkmale der in Anhang I aufgeführten Luftfahrzeuge anzupassen. Schließlich wird vorgeschlagen, dass die Hersteller der in Anhang I aufgeführten Luftfahrzeuge beantragen können, einzelne Luftfahrzeugmuster durch Bestimmungen der Verordnung regulieren zu lassen. Diese Option wurde speziell für die Luftfahrzeuge konzipiert, die in Serie hergestellt werden und die vom freien Warenverkehr im Binnenmarkt und gemeinsamen Anforderungen profitieren könnten.

Diese so genannten „Opt-in“- oder „Opt-out“-Optionen unterliegen bestimmten Bedingungen, mit denen, beispielsweise durch einen vorherigen Beschluss der Kommission, vor allem die ordnungsgemäße Anwendung der neuen Verordnung, die Einhaltung der in ihrem Artikel 1 genannten Ziele und die Rechtssicherheit für alle Beteiligten gewährleistet werden sollen.

**Artikel 3:** Die Änderungen der materiellen Bestimmungen des Verordnungsvorschlags machten es notwendig, dass auch einige Begriffsbestimmungen geändert und neue aufgenommen werden mussten. Die Begriffsbestimmungen für „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ und „gewerbliche Tätigkeit“ wurden nicht beibehalten, da sie mit dem risikogestützten Ansatz nicht mehr vereinbar waren. Die einzelnen Kriterien, auf die diese Begriffsbestimmungen Bezug nehmen, lassen sich besser in delegierten Rechtsakten festlegen. Am Ende des Verordnungsvorschlags (Artikel 26) wurden Bestimmungen aufgenommen, die einen ordnungsgemäßen Übergang in den Fällen gewährleisten sollen, in denen eine Begriffsbestimmung geändert oder gestrichen wurde.

**Artikel 4:** Gegenüber der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wird ein neuer Artikel mit grundlegenden Prinzipien aufgenommen. Insbesondere wird der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit eingeführt und damit auch dem Standpunkt des Rates zu der von der Kommission bereits vorgelegten SES-II+-Initiative Rechnung getragen. Außerdem werden Kriterien für die Durchführung der Risikobewertungen festgelegt, auf deren Grundlage dann Maßnahmen formuliert und durchgeführt werden, die sich auf die neue Verordnung stützen.

#### Kapitel II „Flugsicherheitsmanagement“:

**Artikel 5-8:** Das neu eingeführte Kapitel zum Flugsicherheitsmanagement setzt die Annahme des europäischen Flugsicherheitsprogramms und des europäischen Plans für Flugsicherheit voraus und setzt die im ICAO-Anhang 19 genannten Richtlinien und Empfehlungen für staatliche Sicherheitsprogramme um. Artikel 6 zum europäischen Plan für Flugsicherheit führt das Konzept eines annehmbaren Niveaus der Sicherheitsleistung (Acceptable Level of Safety Performance) auf Unionsebene ein. Mit der Einführung dieses Konzepts werden jedoch keine verbindlichen Sicherheitsziele für die Union oder ihre Mitgliedstaaten festgelegt.

#### Kapitel III „Materielle Anforderungen“

**Artikel 9-18:** Die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Lufttüchtigkeit wurden geändert, um den bisherigen Erfahrungen und dem neuen Begriff der nicht eingebauten Ausrüstung Rechnung zu tragen. Auch wird der Anwendungsbereich der Bestimmungen für die Ausstellung von Lufttüchtigkeitszeugnissen auf die Umweltverträglichkeit von luftfahrttechnischen Erzeugnissen ausgeweitet. Die Umweltstandards für Erzeugnisse sollten sich zwar auch weiterhin auf den ICAO-Anhang 16

stützen, doch hat die Union jetzt genügend Spielraum, die ICAO-Richtlinien an ihre besonderen Bedürfnisse anzupassen, so wie dies bereits im Bereich der Flugsicherheit der Fall ist. Schließlich wird vorgeschlagen, dass bei einem Betrieb mit geringem Risiko die Lufttüchtigkeit und die Umweltverträglichkeit der Konstruktion von Erzeugnissen und Teilen bewertet werden können, ohne dass ein Zeugnis ausgestellt werden muss. Von dieser Möglichkeit könnte speziell für bestimmte Luftfahrzeuge Gebrauch gemacht werden, die im allgemeinen Luftfahrtsektor zum Einsatz kommen. Zudem ist davon auszugehen, dass die in Anhang I der Verordnung aufgeführten Hersteller von Luftfahrzeugen diese Flexibilität nutzen, wenn sie sich für die in Artikel 2 eröffnete Option für eine Regulierung im Rahmen des Unionssystems entscheiden.

Die Umweltverträglichkeit, die in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Artikel 6 geregelt wurde, wird jetzt in den Artikeln 9 bis 18 des Verordnungsvorschlags behandelt (Lufttüchtigkeit und Umweltschutz). Weitere Umweltschutzbestimmungen wurden auch in Artikel 75 hinzugefügt.

**Artikel 19-25:** Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde neu gegliedert in die Artikel 19 bis 25 übernommen. Der Anwendungsbereich der Artikel wurde auf die Kabinenbesatzung ausgeweitet, weshalb die einschlägigen Bestimmungen aus Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in diesen Abschnitt übernommen wurden. Der Wortlaut in Bezug auf die Pilotenlizenz für den Freizeitflugverkehr wurde vereinfacht und die Formulierungen in Bezug auf die Ärzte für Allgemeinmedizin nach Kapitel IV verschoben, in dem Zertifizierungsfragen geregelt werden.

**Artikel 26-28:** Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde neu gegliedert in die Artikel 26 bis 28 übernommen. Die Zertifizierungsanforderung ist nun auf den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb beschränkt. Andere Betriebsarten, für die eine Zertifizierung oder Erklärung vorgelegt werden muss, sind je nach Risikobewertung in delegierten Rechtsakten festzulegen.

**Artikel 29-34:** Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde neu gegliedert in die Artikel 29 bis 34 übernommen. In den Anwendungsbereich dieses Abschnitts wurde die Bodenabfertigung hinzugefügt. Ferner wird vorgeschlagen, dass Anbieter von Vorfeldmanagementdiensten zum Nachweis der Einhaltung der geltenden Anforderungen eine Erklärung statt einer Zertifizierung vorlegen können.

**Artikel 35-39:** Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde neu gegliedert in die Artikel 35 bis 39 übernommen. Der Wortlaut stützt sich auf den im Rat über die SES-II+-Initiative erzielten Kompromiss. Insbesondere wurden Bestimmungen zu den Erklärungen von Organisationen aufgenommen, die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befasst sind.

**Artikel 40-44:** Artikel 8c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde neu gegliedert in die Artikel 40 bis 44 übernommen. Die Bestimmungen haben sich im Vergleich zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 inhaltlich nicht geändert.

**Artikel 45-47:** Diese Artikel bilden die Rechtsgrundlage für die aufgrund des erweiterten Anwendungsbereichs des Verordnungsvorschlags vertieften Vorschriften für unbemannte Luftfahrzeuge.

Im Einzelnen:

Artikel 45 bezieht sich auf den einschlägigen Anhang IX, der die grundlegenden Anforderungen an die Konstruktion, die Herstellung, den Betrieb und die Instandhaltung unbemannter Luftfahrzeuge enthält, die für einen sicheren Einsatz eingehalten werden müssen.

In Artikel 46 werden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nachgewiesen werden kann. Da unbemannte Luftfahrzeuge in einer Art und Weise eingesetzt werden können, die für bemannte Luftfahrzeuge nicht möglich ist, ist der Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge mit unterschiedlichsten Risiken behaftet – von einem hohen Risiko bei herkömmlichen Einsätzen wie bei bemannten Luftfahrzeugen bis zu einem sehr niedrigen Risiko. Damit die Vorschriften und Verfahren im Verhältnis zum Einsatzrisiko stehen, sollte zu einem Konzept übergegangen werden, das den Einsatz in den Mittelpunkt stellt und bei dem das Risiko eines Einsatzes oder einer Einsatzart genau bewertet wird.

Für die Massenfertigung unbemannter Luftfahrzeuge, die ein geringes Risiko darstellen, wird vorgeschlagen, auf die vorhandenen Marktüberwachungsmechanismen zurückzugreifen, die in der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und in dem Beschluss Nr. 768/2008/EG festgelegt sind und sich speziell mit der Produktion und Vermarktung dieser Art von Erzeugnissen befassen. Allerdings bleiben auch in diesem Fall die Luftfahrtbehörden indirekt einbezogen, da die Grenzen, die der Einsatzfähigkeit auferlegt würden (z. B. eine Flughöhe von höchstens 50 Metern, um das Risiko gering zu halten), direkt aus den herkömmlichen Anforderungen an den Luftverkehr abgeleitet werden müssen. Zwar hat die Agentur nicht die Aufgabe, die Aufsicht über die Marktüberwachungsmechanismen zu führen, doch die Kommission ist zu jedem Zeitpunkt berechtigt zu überprüfen, ob die Mitgliedstaaten ihrer Verantwortung nachkommen. Zudem greifen die Marktüberwachungsmechanismen dann, wenn Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen Beschwerden einreichen, in denen zu Recht auf nicht konforme Erzeugnisse hingewiesen wird. Die Feststellung der Nichtkonformität in einem bestimmten Mitgliedstaat wird dann anschließend im gesamten Binnenmarkt kommuniziert.

**Artikel 48-50:** Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde neu gegliedert in die Artikel 48-50 übernommen. Eine Genehmigung wird nunmehr nur noch von im gewerblichen Luftverkehr tätigen Drittlandbetreibern verlangt. Andere Kategorien des Drittlandbetriebs, für die eine Genehmigung oder Erklärung vorgelegt werden muss, sind je nach Risikobewertung in delegierten Rechtsakten festzulegen. Auch wurde entsprechend der gängigen Praxis geklärt, dass Überflüge durch Drittlandbetreiber nicht genehmigungspflichtig sind.

#### Kapitel IV „System der gemeinsamen Aufsicht und Durchsetzung“

**Artikel 51:** Alle Bestimmungen der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu den Aufgaben der zuständigen nationalen Stellen und der Agentur in Bezug auf die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung wurden in diesem Artikel zusammengefasst. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, eine klare Rechtsgrundlage für die Befugnis der Kommission zu schaffen, Anforderungen an die Managementsysteme der Behörden, die Befähigung der Inspektoren, die Bedingungen für die Durchführung von Inspektionen und sonstigen Aufsichtstätigkeiten, die Vorfeldinspektionen und Startverbote für Luftfahrzeuge bei Verstößen in delegierten Rechtsakten festzulegen.

**Artikel 52-54:** Gegenüber der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurden neue Bestimmungen über die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, der Kommission und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit in Fragen der

Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung aufgenommen. So wurde ein Mechanismus eingeführt, mit dem ein Pool von Luftfahrtinspektoren und sonstigen Sachverständigen gebildet werden soll, auf den die Mitgliedstaaten im Zuge ihrer gemeinsamen Aufsichtspflichten zurückgreifen können. Auch die Finanzierung dieses Mechanismus ist festgelegt. Außerdem wird die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, Zuständigkeiten an die Agentur zu übertragen (im Bereich der Produktionsanlagen und Flugsimulatoren zu Ausbildungszwecken bereits möglich), auf alle Arten von Tätigkeiten erweitert. In gleicher Weise werden auch die Grundlagen für die Übertragung von Zuständigkeiten zwischen Mitgliedstaaten geschaffen. In Artikel 54 wird die Möglichkeit für multinational tätige Organisationen eingeführt, die Agentur als ihre zuständige Behörde zu benennen. Bei den in diesen Artikeln vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich überwiegend um freiwillige Maßnahmen.

**Artikel 55:** Um bei etwaigen systemischen Defiziten in der Aufsicht eines Mitgliedstaats über die Flugsicherheit gegensteuern zu können, wird als neue Bestimmung ein Notaufsichtsmechanismus vorgeschlagen, auf den als letztes Mittel und nur befristet zurückgegriffen werden kann. Es wird vorgeschlagen, dass die Kommission diesen Mechanismus per Beschluss und anhand rechtlich klar festgelegter Kriterien aktivieren bzw. beenden kann.

**Artikel 56:** In den Anwendungsbereich dieses Artikels werden Erklärungen aufgenommen.

**Artikel 57:** In diesen Artikel wird die Möglichkeit aufgenommen, ausländische Zeugnisse und ähnliche Bescheinigungen auf der Grundlage von in delegierten Rechtsakten festgelegten Bedingungen zu akzeptieren. Ferner wird vorgeschlagen, die Bestimmungen in der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu bilateralen Abkommen über die Flugsicherheit zu streichen.

**Artikel 58:** Die Bestimmungen über die Akkreditierung qualifizierter Stellen wurden geklärt. Es wird vorgeschlagen, dass qualifizierten Stellen das Recht erteilt wird, im Namen der Agentur oder der nationalen zuständigen Behörde Zeugnisse auszustellen, zu widerrufen oder zu suspendieren. Eingeführt wird der Grundsatz der Anerkennung der Akkreditierung qualifizierter Stellen. Der neu eingeführte Grundsatz der Anerkennung der Akkreditierung qualifizierter Stellen beschränkt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, welcher qualifizierten Stelle sie Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben zu übertragen gedenken. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, dass Mitgliedstaaten eine qualifizierte Stelle gemeinsam akkreditieren können.

**Artikel 59 und 60:** Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde in zwei Artikel aufgeteilt. Artikel 59 regelt die Ergreifung von Dringlichkeitsmaßnahmen, während Artikel 60 Bestimmungen zu flexiblen Maßnahmen enthält. Entsprechend dem Konzept der Risikoabhängigkeit wird vorgeschlagen, dass die Agentur und die Kommission nur solche Maßnahmen bewerten, die sich nicht länger als auf eine Flugplanperiode (acht Monate) erstrecken.

**Artikel 61-63:** Diese Artikel befassen sich mit Informationen (einschließlich Daten), die für die Durchführung der vorgeschlagenen neuen Verordnung relevant sind. Neu ist die Rolle der Agentur, die Erhebung, den Austausch und die Auswertung der Informationen auf Unionsebene zu koordinieren. Die Bestimmungen zum Schutz der Informationen und der Informationsquellen wurden der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung von Ereignissen angeglichen. Für einen neuen Speicher, in dem die für die Zertifizierung, Aufsicht

und Durchsetzung relevanten Informationen erfasst werden und der von der Agentur verwaltet wird, wurde die Rechtsgrundlage geschaffen. Es wird vorgeschlagen, dass auch die Mitgliedstaaten diesen Speicher für den Informationsaustausch über die flugmedizinische Tauglichkeit von Piloten nutzen können.

Kapitel V „Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit“

**Artikel 64-65:** In Artikel 64 wurden drei neue Aufgaben der Agentur aufgenommen (Unterstützung der nationalen zuständigen Behörden, Unterstützung der Kommission bei der Umsetzung der Luftfahrtleistungssysteme und die Zusammenarbeit in technischen, die Zivilluftfahrt betreffenden Fragen mit anderen Unionsgremien, wie beispielsweise mit der Europäischen Chemikalienagentur oder der Europäischen Verteidigungsagentur). Artikel 18 und 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurden in Artikel 65 zusammengefasst.

**Artikel 66-67:** Diese Artikel wurden an die Änderungen angepasst, die in den Abschnitten I und II von Kapitel III des Verordnungsvorschlags vorgenommen wurden. Die Zuständigkeit der Agentur für die Zulassung von Organisationen, die keinen Sitz in der Union haben, wurde auf die Organisationen begrenzt, die sich außerhalb des Hoheitsgebiets befinden, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommen von Chicago zuständig ist. Damit wird die Frage geklärt, welche Behörde für die Zulassung von Organisationen, die sich in den überseeischen Ländern und Gebieten eines Mitgliedstaats befinden, zuständig ist. Vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen wurden auch im Hinblick auf die Aufgabe der Agentur, Flugsimulationsübungsgeräte zuzulassen, Änderungen vorgenommen.

Artikel 22 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008: Die Bestimmungen dieses Artikels zur Beschränkung der Flugzeiten wurden Artikel 28 Absatz 1 Buchstabe f und Artikel 65 Absatz 7 hinzugefügt, während die Bestimmungen zu den Maßnahmen, die die Agentur in dringenden Fällen ergreift, in Artikel 65 Absatz 6 übernommen wurden.

**Artikel 68:** Die Änderungen stützen sich weitestgehend auf den im Rat über die SES-II+-Initiative erzielten Kompromiss. Vor allem kommt das Konzept der Konformitätserklärung in diesem Artikel zum Ausdruck. Aus Gründen der Klarheit wird vorgeschlagen, diesen Artikel aufzuteilen und zwar in Absatz 1, der sich auf Organisationen bezieht, und Absatz 2, der sich mit Systemen und Komponenten befasst. Für die Zertifizierung von Systemen und Komponenten ist die Agentur nur dann zuständig, wenn die Kommission entsprechende delegierte Rechtsakte verabschiedet, in denen dies festgelegt ist.

**Artikel 69:** Die Zuständigkeit der Agentur für die Zulassung von Organisationen, die keinen Sitz in der Union haben, wurde auf die Organisationen begrenzt, die sich außerhalb des Hoheitsgebiets befinden, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommen von Chicago zuständig ist. Damit wird die Frage geklärt, welche Behörde für die Zulassung von Organisationen, die sich in den überseeischen Ländern und Gebieten eines Mitgliedstaats befinden, zuständig ist.

**Artikel 70:** Gegenüber der entsprechenden Bestimmung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde ein neuer Absatz hinzugefügt, der die Agentur verpflichtet, der Kommission bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Hilfestellung zu leisten.

**Artikel 71:** Dieser Artikel entspricht dem Artikel 55 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Der Wortlaut dieses Artikels wurde aktualisiert, um dem aktuell von der Kommission verfolgten Konzept für die Untersuchungen Rechnung zu tragen, die von Organen und Gremien der Union in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten durchgeführt werden. So wird deutlicher,

dass die Untersuchungsbefugnisse der Agentur im Einklang mit den geltenden Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts des Mitgliedstaats wahrgenommen werden müssen, in dem die Untersuchungen stattfinden.

**Artikel 72:** Der Artikel wurde entsprechend den bisher mit der Durchführung gemachten Erfahrungen angepasst. So wurde geklärt, dass Geldbußen grundsätzlich nur dann auferlegt werden sollen, wenn andere Durchsetzungsmaßnahmen unangemessen oder unverhältnismäßig wären.

**Artikel 73:** Artikel 24 und 54 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurden in diesem Artikel zusammengefasst. Der Wortlaut dieses Artikels wurde aktualisiert, um dem aktuell von der Kommission verfolgten Konzept für die Untersuchungen Rechnung zu tragen, die von Organen und Gremien der EU in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten durchgeführt werden. So wird deutlicher, dass die Untersuchungsbefugnisse der Agentur im Einklang mit den geltenden Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts des Mitgliedstaats wahrgenommen werden müssen, in dem die Untersuchungen stattfinden. Hinzugefügt wurde eine Bestimmung, mit der die Agentur verpflichtet wird, in ihren jährlichen Sicherheitsbericht eine Zusammenfassung der Informationen darüber aufzunehmen, inwieweit jeder Mitgliedstaat die Bestimmungen der neuen Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen Einzelvorschriften angewandt hat.

**Artikel 74:** Die bereits vorhandenen Bestimmungen wurden erweitert, indem die Agentur den Auftrag erhält, die Kommission bei der Identifizierung der Forschungsthemen zu unterstützen, die für die von der Verordnung erfassten Bereiche von zentraler Bedeutung sind. Ferner soll die Agentur bei der Vorbereitung und Umsetzung von Forschungsprogrammen der Union Unterstützung leisten. Darüber hinaus eröffnet dieser Artikel der Agentur die Möglichkeit, sich an Forschungsprojekten in ihrem Kompetenzbereich zu beteiligen und hierfür Ad-hoc-Finanzhilfen aus dem EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation oder aus anderen Förderprogrammen der Union zu erhalten.

**Artikel 75:** Ein neuer Artikel wurde hinzugefügt, der sich mit Fragen des Umweltschutzes in der Zivilluftfahrt befasst. Mit diesem Artikel soll der gegenwärtige Anwendungsbereich von Unionsmaßnahmen nicht ausgeweitet werden, sondern es sollen vielmehr die gegenseitigen Abhängigkeiten, die zwischen Umweltschutzmaßnahmen (z. B. dem Verbot bestimmter Chemikalien) und anderen technischen Bereichen der Luftfahrtregulierung bestehen können, in den Blickpunkt gerückt werden. Zudem wird die Agentur verpflichtet, die Kommission bei der Festlegung und Koordinierung von Umweltschutzmaßnahmen in der Luftfahrt zu unterstützen und alle drei Jahre einen Umweltbericht vorzulegen, für den dieser Artikel die Rechtsgrundlage bildet.

**Artikel 76:** Zu den technischen Aspekten der Luftsicherheit, die in direktem Zusammenhang mit der Flugsicherheit stehen, wurde ein neuer Artikel hinzugefügt. Der Artikel befasst sich vor allem mit dem Zusammenspiel zwischen Maßnahmen der Luftsicherheit (z. B. Verschlussysteme für die Cockpittür) und der Flugsicherheit. Zudem eröffnet dieser Artikel der Kommission die Möglichkeit, bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 auf die Kompetenz der Agentur zurückzugreifen. Schließlich wird vorgeschlagen, in diesem Artikel ein Verfahren festzulegen, dass es der Agentur gestattet, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Maßnahmen zu ergreifen, um die Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, indem sie beispielsweise Leitlinien zur Lufttüchtigkeit oder Bulletins mit Sicherheitsinformationen herausgeben. Es wird vorgeschlagen, dass die Agentur diese Maßnahmen im Einvernehmen mit der Kommission und nach Anhörung der Mitgliedstaaten

ergreift. Bevor sie den von der Agentur geplanten Maßnahmen zustimmt, kann die Kommission die Stellungnahme des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 eingesetzten Luftsicherheitsausschusses einholen.

**Artikel 77:** Mit den neuen Bestimmungen dieses Artikels wird in Absatz 4 vorgeschlagen, einen Speicher einzurichten, in dem erfasst wird, inwieweit die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen einerseits von den Bestimmungen dieser Verordnung sowie den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten andererseits abweichen. In Absatz 5 wird eine Bestimmung zur Zusammenarbeit von Kommission, Agentur und nationalen zuständigen Behörden vorgeschlagen, die sich hierfür auf ein Netz von Sachverständigen stützen. Schließlich wird in Absatz 6 dargelegt, dass die Agentur in technischen Fragen mit Drittländern kooperieren und sich an Hilfsprojekten mit Drittländern beteiligen kann, für die Ad-hoc-Finanzhilfen bereitgestellt werden.

**Artikel 78-80:** Es wird die Aufnahme von drei neuen Artikeln vorgeschlagen, die die Rolle der Agentur bei der Krisenbewältigung, der Luftfahrtausbildung und der Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums zum Gegenstand haben.

**Artikel 81-103:** Die im Vergleich zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgeschlagenen Änderungen berücksichtigen die bisherigen Erfahrungen und die Standardklauseln für Agenturen der Europäischen Union, die auf der Grundlage des Gemeinsamen Konzepts für die dezentralen Agenturen 2012 eingeführt wurden. So wird die Einrichtung eines Exekutivrats vorgeschlagen, der den Verwaltungsrat unterstützt. Die Einrichtung von Außenstellen wurde von der Zustimmung der Kommission, des Verwaltungsrats und der betreffenden Mitgliedstaaten abhängig gemacht. Die Regeln für die Beschwerdekammer wurden klarer formuliert.

**Artikel 104-105:** Die Bestimmungen über die Arbeitsmethoden der Agentur wurden unter Berücksichtigung der bestehenden Praxis überarbeitet.

**Artikel 106-108:** Die im Vergleich zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgeschlagenen Änderungen berücksichtigen die bisherigen Erfahrungen und die Standardklauseln für Agenturen der Europäischen Union, die auf der Grundlage des Gemeinsamen Konzepts für die dezentralen Agenturen 2012 eingeführt wurden, sowie die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1271/2013 der Kommission vom 30. September 2013 über die Rahmenfinanzregelung für Einrichtungen gemäß Artikel 208 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup>. Darüber hinaus wurden die Bestimmungen zur Übersetzung von Dokumenten durch die Agentur vereinfacht (Übersetzungen werden je nach Sicherheitsrelevanz des Dokuments angefertigt).

**Artikel 109-114:** Die im Vergleich zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgeschlagenen Änderungen berücksichtigen die bisherigen Erfahrungen und die Standardklauseln für Agenturen der Europäischen Union, die auf der Grundlage des Gemeinsamen Konzepts für die dezentralen Agenturen 2012 eingeführt wurden, sowie die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1271/2013 der Kommission. Zudem wird unter Artikel 109 Absatz 1 vorgeschlagen, der Agentur zu gestatten, Ad-hoc-Finanzhilfen entgegenzunehmen, indem Finanzhilfen als zusätzliche Einnahmequelle der Agentur aufgenommen werden. Als weitere Einnahmequelle werden Flugsicherungsgebühren für behördliche Aufgaben im Zusammenhang mit den

---

<sup>8</sup> ABl. L 328 vom 7.12.2013, S. 42.

ATM/ANS-Systemen genannt. Diese beiden zusätzlichen Einnahmequellen sowie die Möglichkeit, den gebühren- und entgeltfinanzierten Personalbestand an die Marktnachfrage anzupassen, sind weitere Elemente, die vom Europäischen Parlament im Verlauf der Erörterungen der SES-II+-Initiative der Kommission vorgeschlagen wurden. Gemäß Artikel 109 Absatz 5 passt die Agentur ihre an Gebühren und Entgelte gebundene Personalplanung und Mittelverwaltung so an, dass sie rasch auf Schwankungen bei den Einnahmen aus Gebühren und Entgelten reagieren kann. Dieser Absatz ist im Zusammenhang mit Artikel 109 Absatz 6 zu lesen, in dem festgelegt ist, dass der Stellenplan für das gebühren- und entgeltfinanzierte Personal der Agentur, der von der Agentur unter Berücksichtigung der Arbeitsbelastung und der Effizienzindikatoren vorgeschlagen wird, die Ressourcen enthalten muss, die benötigt werden, um die Nachfrage der Luftfahrtbranche nach Zertifizierungs- und sonstigen Diensten in effizienter Weise und fristgerecht zu erfüllen, womit ein Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftfahrtsektors geleistet wird. Dieser Ansatz sollte auch für den Fall gelten, dass Mitgliedstaaten von der in den Artikeln 53 bis 55 vorgeschlagenen Möglichkeit Gebrauch machen und Zuständigkeiten auf die Agentur übertragen. Schließlich sollten die für die Befriedigung der Marktnachfrage benötigten Ressourcen auch bei der Aufstellung des Entwurfs des Gesamthaushaltsplans berücksichtigt werden.

**Artikel 115:** Dieser Artikel enthält die geänderten und nunmehr genaueren Beschreibungen der Tätigkeiten, die aus Gebühren und Entgelten finanziert werden. Ferner wird in dem Artikel klargestellt, dass, wenn es wiederholt zu einem erheblichen positiven oder negativen Haushaltsergebnis kommt, die Höhe der Gebühren und Entgelte überprüft werden muss.

#### Kapitel IV – „Schlussbestimmungen“

**Artikel 116-117:** Diese Bestimmungen beziehen sich auf die Befugnis der Kommission, auf der Grundlage der neuen Verordnung delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu erlassen, und legen die Bedingungen für die Ausübung dieser Delegierungsbefugnisse fest.

**Artikel 118:** Dieser Artikel enthält die geänderten und nunmehr klareren Bestimmungen zur Beteiligung europäischer Drittländer an der Tätigkeit der Agentur sowie zur Rolle der Agentur bei der Festlegung der Modalitäten der Zusammenarbeit mit diesen Ländern.

**Artikel 119:** Dieser neue Artikel stammt aus dem „Gemeinsamen Konzept für dezentrale Agenturen“ von 2012, in dem die Anforderungen an das Sitzabkommen zwischen der Agentur und dem Aufnahmemitgliedstaat festgelegt werden.

**Artikel 120:** Dieser Artikel bezieht sich auf die Sanktionen, die von den Mitgliedstaaten für Verstöße festgelegt werden und entspricht dem Artikel 68 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

**Artikel 121:** Dieser Artikel enthält die für die Verarbeitung von personenbezogenen Daten geltenden Vorschriften.

**Artikel 122:** Mit diesem Artikel wird die geltende Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgehoben.

**Artikel 123:** Mit diesem Artikel werden die notwendigen Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vorgenommen, damit die Zuständigkeiten für die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) zwischen den Mitgliedstaaten und der Agentur sowie zwischen den Mitgliedstaaten übertragen werden können. Zudem wird vorgeschlagen, die

Anforderung an die vorherige Genehmigung von Wet-Lease-Vereinbarungen, an denen kein Drittlandbetreiber beteiligt ist, aufzuheben. Schließlich wird mit der Änderung klargestellt, dass ein von einem Luftfahrtunternehmen der Union genutztes Luftfahrzeug im Falle einer Vereinbarung über das Ver- oder Anmieten von Luftfahrzeugen ohne Besatzung („Dry-Lease“) auch in einem Drittland registriert sein kann.

**Artikel 124:** Mit diesem Artikel werden die in der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 festgelegten Unionsvorschriften zur Unfalluntersuchung geändert, damit die zuständigen Behörden nicht eine vollständige Untersuchung für Unfälle einleiten müssen, die sich zwischen kleinen, unbemannten Luftfahrzeugen ereignet und keine Auswirkungen auf das gesamte System haben.

**Artikel 125:** Mit diesem Artikel werden die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 festgelegten Unionsvorschriften für die Meldung von Ereignissen geändert, damit Ereignisse unter Beteiligung kleiner, unbemannter Luftfahrzeuge, deren Auswirkungen auf die Flugsicherheit des Luftfahrtsystems vernachlässigbar sind, nicht zu einem Engpass in der Meldekette von Ereignissen führen.

**Artikel 126:** Dieser Artikel enthält die Übergangsbestimmungen für die Begriffsbestimmungen, die durch diesen Verordnungsvorschlag aufgehoben oder geändert werden, die aber immer noch in den Durchführungsverordnungen enthalten sind, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassen wurden.

**Anhang I:** Es wird vorgeschlagen in den Anwendungsbereich des Anhangs leichte elektrische Luftfahrzeuge aufzunehmen (Änderung des Antriebssystems durch die Hinzufügung von Batterien erhöht die Masse des Luftfahrzeugs im Vergleich zu einem gleichwertigen Luftfahrzeugtyp). Ferner wird vorgeschlagen, aus dem Anwendungsbereich der neuen Verordnung kleine Heißluftballons mit einem Platz auszuschließen und die Gewichtsgrenzen für Segelflugzeuge anzupassen. Unbemannte Luftfahrzeuge werden in Anhang IX behandelt.

**Anhang II:** Die wichtigste Änderung gegenüber der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 besteht in der Klarstellung, dass Aspekte der Cybersicherheit bei der Konstruktion des Luftfahrzeugs (1.3.5) berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus wird den praktischen Erfahrungen mit der Durchführung der geltenden Verordnung Rechnung getragen und der Begriff der nicht eingebauten Ausrüstung hinzugefügt (einschließlich der grundlegenden Anforderungen an nicht eingebaute Ausrüstung).

**Anhang III:** Dieser Anhang mit den grundlegenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen wurde, wie in Artikel 9 vorgesehen, hinzugefügt.

**Anhang IV:** Die wichtigste Änderung besteht in der Einführung zusätzlicher grundlegender Anforderungen für die Kabinenbesatzung. Zudem wird den bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gewonnenen Erfahrungen Rechnung getragen.

**Anhang V:** In Abschnitt 6 wurden Aspekte der Umweltverträglichkeit aufgenommen. Die in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegten grundlegenden Anforderungen an die Kabinenbesatzung wurden gestrichen, da sie in der neuen Verordnung ausführlich in Anhang IV behandelt werden. Abschnitt 8, in dem zusätzliche grundlegende Anforderungen an komplexere Betriebskategorien genannt werden, wurde dem Wortlaut von Artikel 27 der neuen Verordnung angepasst. Aspekte der Cybersicherheit wurden in Abschnitt 8.4 hinzugefügt. Schließlich wird den bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gewonnenen Erfahrungen Rechnung getragen.

**Anhang VI:** Hinsichtlich der Bedingungen, unter denen eine mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt gegründete Organisation als qualifizierte Stelle akkreditiert werden kann, wurde Klarheit geschaffen. Diese Bedingungen beziehen sich auf das Management und die Vermeidung von Interessenkonflikten.

**Anhang VII:** Hinzugefügt wurden die grundlegenden Anforderungen an die Bodenabfertigung (Abschnitt 4). Zudem wird den bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gewonnenen Erfahrungen Rechnung getragen.

**Anhang VIII:** In die grundlegenden Anforderungen, die sich mit den Luftfahrtinformationen und Luftraumdaten (Nummer 2.1.3) und der Integrität von Komponenten (Nummer 3.3) befassen, wurden Aspekte der Cybersicherheit aufgenommen. Außerdem sind die Änderungen Ausdruck des Kompromisses, der im Rat zu dem von der Kommission bereits vorgelegten Vorschlag für die SES-II+-Initiative erzielt wurde.

**Anhang IX** Dieser Anhang, auf den in den Artikeln 45, 46 und 47 Bezug genommen wird, enthält die grundlegenden Anforderungen an unbemannte Luftfahrzeuge im Hinblick auf die Lufttüchtigkeit, den Einsatz und die beteiligten Unternehmen. Die grundlegenden Anforderungen dienen auch der Ausarbeitung detaillierter Vorschriften, die die „Harmonisierungsrechtsvorschriften der Gemeinschaft“ im Sinne von Verordnung (EG) NR. 765/2008 bilden würden.

**Anhang X:** Die Entsprechungstabelle stellt die Zusammenhänge zwischen den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und den Bestimmungen in diesem Vorschlag für eine neue Verordnung dar.

2015/0277 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>10</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Zivilluftfahrt sollte ein hohes und einheitliches Maß an Flugsicherheit und Umweltschutz gewährleistet werden, indem gemeinsame Vorschriften für die Flugsicherheit festgelegt und Maßnahmen erlassen werden, mit denen die Einhaltung dieser Vorschriften und der Umweltschutzvorschriften durch in der Zivilluftfahrt tätige Personen und Organisationen und in Bezug auf Güter gewährleistet wird.
- (2) Darüber hinaus sollten Drittlandluftfahrzeuge, die für Flüge in das und aus dem Hoheitsgebiet oder innerhalb des Hoheitsgebiets eingesetzt werden, in dem der Vertrag über die Europäische Union (im Folgenden „EUV“) und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) (im Folgenden „die Verträge“) gelten, im Rahmen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“), dem alle Mitgliedstaaten beigetreten sind, einer angemessenen Aufsicht auf Gemeinschaftsebene unterstellt werden.
- (3) Es wäre nicht sinnvoll, gemeinsame Vorschriften für sämtliche Luftfahrzeuge festzulegen. Vor allem Luftfahrzeuge einfacher Bauart oder hauptsächlich lokal betriebene oder selbst gebaute oder besonders seltene oder nur in geringer Anzahl vorhandene Luftfahrzeuge, die nur ein geringes Risiko für die Zivilluftfahrt darstellen, sollten auch weiterhin der rechtlichen Kontrolle der Mitgliedstaaten unterliegen, wobei

---

<sup>9</sup> ABl. C, , S. .

<sup>10</sup> ABl. C, , S. .

diese Verordnung die übrigen Mitgliedstaaten in keiner Weise verpflichtet, solche nationalen Regelungen anzuerkennen.

- (4) Allerdings sollten einige der in dieser Verordnung festgelegten Bestimmungen auf solche Luftfahrzeugmuster angewandt werden können, die von den Bestimmungen dieser Verordnung zwar ausgeschlossen sind, aber industriell hergestellt werden und vom freien Warenverkehr in der Union profitieren könnten. Daher sollten Organisationen, die auf dem Gebiet der Konstruktion solcher Luftfahrzeuge tätig sind, bei der Kommission beantragen können, dass die Konstruktions-, Herstellungs- und Instandhaltungsanforderungen der Union für Luftfahrzeuge auch für die neuen Luftfahrzeugmuster gelten, die diese Organisationen in Verkehr zu bringen beabsichtigen.
- (5) Es wäre nicht zweckmäßig, alle Flugplätze gemeinsamen Vorschriften zu unterwerfen. Flugplätze, die nicht zur öffentlichen Nutzung bestimmt sind, und solche, die vorwiegend für den Freizeitflugverkehr genutzt werden oder dem gewerblichen Luftverkehr auf andere Weise als nach den Instrumentenflugverfahren dienen und über befestigte Pisten von weniger als 800 Meter verfügen, sollten auch weiterhin der rechtlichen Kontrolle der Mitgliedstaaten unterliegen, wobei diese Verordnung die übrigen Mitgliedstaaten in keiner Weise verpflichtet, solche nationalen Regelungen anzuerkennen.
- (6) Die Mitgliedstaaten sollten vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch die Kommission Flugplätze mit geringem Luftverkehrsaufkommen aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung herausnehmen können, sofern diese Flugplätze die in den einschlägigen grundlegenden Anforderungen festgelegten gemeinsamen Mindestziele für die Flugsicherheit einhalten. Gewährt ein Mitgliedstaat eine solche Ausnahmeregelung, sollte diese auch für die auf dem betreffenden Flugplatz zum Einsatz kommende Ausrüstung gelten sowie für die Dienstleister, die für die Bodenabfertigung und das Vorfeldmanagement auf dem betreffenden Flugplatz zuständig sind. Ausnahmeregelungen, die Mitgliedstaaten Flugplätzen bereits vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilt hatten, sollten gültig bleiben, wobei gewährleistet sein sollte, dass die Öffentlichkeit Zugang zu den Informationen über diese Ausnahmeregelungen hat.
- (7) Aus Gründen der Flugsicherheit, der Interoperabilität oder zur Erzielung von Effizienzgewinnen ziehen es Mitgliedstaaten möglicherweise vor, statt ihrer einzelstaatlichen Vorschriften die Bestimmungen dieser Verordnung auf staatliche Luftfahrzeuge sowie auf Flugverkehrsmanagement- (ATM) und Flugsicherungsdienste (ANS), die vom Militär betrieben werden, anzuwenden. Sie sollten diese Möglichkeit haben. Die Kommission sollte über die notwendigen Durchführungsbefugnisse verfügen, um über solche Anträge entscheiden zu können. Mitgliedstaaten, die auf diese Möglichkeit zurückgreifen, sollten mit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) zusammenarbeiten und insbesondere sämtliche Informationen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass Luftfahrzeuge und die betreffenden Tätigkeiten den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung genügen.
- (8) Die Maßnahmen, wie beispielsweise delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, die auf der Grundlage dieser Verordnung zur Regulierung der Zivilluftfahrt in der Union ergriffen werden, sollten den Merkmalen der verschiedenen Betriebsarten und Tätigkeiten, auf die sie sich beziehen, sowie den mit diesen verbundenen Risiken Rechnung tragen. Ferner sollten sie möglichst so

formuliert werden, dass sie auf die zu erreichenden Ziele ausgerichtet sind und es gleichzeitig ermöglichen, diese Ziele auf unterschiedliche Weise zu erreichen. Dies dürfte dazu beitragen, dass die geforderten Sicherheitsniveaus kosteneffizienter erreicht und Impulse für die technische und betriebliche Innovation gegeben werden. Sofern sie nachweislich die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten grundlegenden Anforderungen gewährleisten, sollte auf anerkannte Industriestandards und -verfahren zurückgegriffen werden.

- (9) Voraussetzung für eine kontinuierliche Verbesserung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union ist die Anwendung solider Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, bei dem sich herausbildende Sicherheitsrisiken antizipiert und nur begrenzt vorhandene technische Ressourcen optimal eingesetzt werden. Daher gilt es, einen gemeinsamen Rahmen für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit festzulegen. Hierzu sollten auf Unionsebene ein europäischer Plan für Flugsicherheit und ein europäisches Flugsicherheitsprogramm ausgearbeitet werden. Darüber hinaus sollte jeder Mitgliedstaat ein nationales Flugsicherheitsprogramm gemäß den in Anhang 19 des Abkommens von Chicago genannten Anforderungen festlegen. Parallel zu diesem Programm sollte ein Plan ausgearbeitet werden, in dem die Maßnahmen erläutert werden, die der betreffende Mitgliedstaat ergreifen muss, um den festgestellten Sicherheitsrisiken zu begegnen.
- (10) Gemäß Anhang 19 des Abkommens von Chicago müssen die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftfahrttätigkeiten ein annehmbares Niveau der Sicherheitsleistung festlegen. Um die Mitgliedstaaten darin zu unterstützen, diese Anforderung in koordinierter Weise zu erfüllen, sollte in dem europäischen Plan für Flugsicherheit ein annehmbares Niveau der Sicherheitsleistung für die Union in Bezug auf verschiedene Kategorien von Luftfahrttätigkeiten festgelegt werden. Dieses annehmbare Niveau der Sicherheitsleistung sollte zwar unverbindlich sein, jedoch den Anspruch der Union und ihrer Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zum Ausdruck bringen.
- (11) Das Abkommen von Chicago sieht bereits Mindeststandards vor, um die Flugsicherheit und den Umweltschutz in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten. Mit den in dieser Verordnung festgelegten grundlegenden Anforderungen und den weiteren Vorschriften für deren Umsetzung sollte sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen aus dem Abkommen von Chicago, auch gegenüber Drittstaaten, in einheitlicher Weise nachkommen. Weichen Unionsvorschriften von den im Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards ab, sollten die Mitgliedstaaten die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation entsprechend unterrichten.
- (12) Entsprechend den Richtlinien und Empfehlungen des Abkommens von Chicago sollten für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile, nicht eingebaute Ausrüstung, Flugplätze und die Bereitstellung von ATM/ANS grundlegende Anforderungen festgelegt werden. Darüber hinaus sollten grundlegende Anforderungen für Personen und Organisationen festgelegt werden, die mit dem Betrieb von Flugplätzen und der Bereitstellung von ATM/ANS befasst sind, sowie für Personen, die bei der Ausbildung und medizinischen Untersuchung von fliegendem Personal und Fluglotsen mitwirken, und die hierfür eingesetzten Erzeugnisse.
- (13) Die grundlegenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit der Konstruktion von luftfahrttechnischen Erzeugnissen sollten sich sowohl auf den Lärm von Luftfahrzeugen als auch auf deren Emissionen beziehen und die Union in die Lage

versetzen, detaillierte technische Standards festzulegen, die für den Schutz der Umwelt und der Gesundheit des Menschen vor den schädlichen Auswirkungen des Flugbetriebs notwendig sind. Diese Anforderungen sollten sich auf die Richtlinien und Empfehlungen des Abkommens von Chicago stützen.

- (14) Ferner sollte die Union grundlegende Anforderungen an die sichere Bereitstellung von Bodenabfertigungsdiensten festlegen.
- (15) Angesichts der zunehmenden Abhängigkeit der Zivilluftfahrt von modernen Informations- und Kommunikationstechnologien sollten grundlegende Anforderungen für die Sicherheit der Informationen festgelegt werden, die vom Sektor der Zivilluftfahrt genutzt werden.
- (16) Luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung, Flugplätze und Flugplatzausrüstungen, Luftverkehrs- und Flugplatzbetreiber, ATM/ANS-Systeme und -Anbieter sowie Piloten, Fluglotsen und an deren Ausbildung und medizinischer Untersuchung beteiligte Personen, Erzeugnisse und Organisationen sollten zugelassen bzw. lizenziert werden, sobald feststeht, dass sie den einschlägigen grundlegenden Anforderungen oder gegebenenfalls anderen Anforderungen genügen, die in oder auf der Grundlage dieser Verordnung festgelegt wurden. Die Kommission sollte ermächtigt werden, unter Berücksichtigung der Ziele dieser Verordnung sowie der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos die notwendigen detaillierten Vorschriften für die Erteilung dieser Zulassungen/Zeugnisse sowie gegebenenfalls für die Abgabe der entsprechenden Erklärungen zu erlassen.
- (17) Die an der Konstruktion und der Herstellung luftfahrttechnischer Erzeugnisse und Teile beteiligten Organisationen sollten in den Fällen, in denen ein ausreichendes Sicherheitsniveau als gewährleistet gilt, die Einhaltung der einschlägigen Industriestandards bei der Konstruktion der Erzeugnisse und Teile in einer Erklärung bestätigen können. Diese Möglichkeit sollte auf Erzeugnisse beschränkt sein, die bei Leichtflugzeugen und im Flugsport unter geeigneten Sicherheitsbeschränkungen und -bedingungen verwendet werden.
- (18) Da unbemannte Luftfahrzeuge im selben Luftraum wie herkömmliche Luftfahrzeuge eingesetzt werden, sollte sich diese Verordnung auch auf diese Luftfahrzeuge, unabhängig von deren Betriebsgewicht, beziehen. Die Technik für unbemannte Luftfahrzeuge ermöglicht mittlerweile ein großes Spektrum an Betriebsmöglichkeiten, für die Vorschriften gelten sollten, die im Verhältnis zum Risiko des konkreten Betriebs oder der Betriebsart stehen.
- (19) Die Vorschriften für unbemannte Luftfahrzeuge sollten möglichst dazu beitragen, dass die einschlägigen im Unionsrecht verankerten Rechte eingehalten werden, insbesondere das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens und das Recht auf den Schutz personenbezogener Daten, die in Artikel 7 bzw. Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und in Artikel 16 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegt und in der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>11</sup> geregelt sind.

---

<sup>11</sup> Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

- (20) Die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung in Bezug auf Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung sowie auf die Agentur ist für einige Muster unbemannter Luftfahrzeuge für die Zwecke der Erreichung eines angemessenen Sicherheitsniveaus nicht notwendig. Diese Erzeugnisse sollten unter die Harmonisierungsvorschriften für die Marktüberwachung in der Union fallen.
- (21) Die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten ein einheitliches europäisches System für die Flugsicherheit bilden, auf dessen Grundlage sie die Ressourcen gemeinsam nutzen und zusammenarbeiten, um so die Ziele dieser Verordnung zu erreichen.
- (22) Die Agentur und die nationalen zuständigen Behörden sollten partnerschaftlich zusammenarbeiten, um Unsicherheitsfaktoren besser zu erkennen und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten die ihnen aufgrund der Verordnung obliegenden Zuständigkeiten für die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung auf andere Mitgliedstaaten oder die Agentur übertragen können und zwar insbesondere dann, wenn es zur Erhöhung der Sicherheit oder für eine effizientere Ressourcennutzung notwendig ist. Ferner kann es im Einzelfall erforderlich sein, die Mitgliedstaaten bei der Durchführung dieser Aufgaben, insbesondere bei der gemeinsamen oder grenzüberschreitenden Aufsicht, zu unterstützen, indem die Grundlagen für einen effizienten und gemeinsam nutzbaren Pool von Luftfahrtinspektoren und sonstigen Sachverständigen auf diesem Gebiet geschaffen werden.
- (23) Es sollte ein Notaufsichtsmechanismus geschaffen werden, den die Kommission aktivieren kann, wenn ein Mitgliedstaat erwiesenermaßen und anhaltend nicht in der Lage ist, einige oder alle seiner ihm aufgrund dieser Verordnung obliegenden Zertifizierungs-, Aufsichts- oder Durchsetzungsaufgaben zu erfüllen. Ist in einer derartigen Situation die Flugsicherheit gefährdet und wird diese Situation von dem betreffenden Mitgliedstaat nicht behoben, sollte die Agentur vorübergehend die Zuständigkeit für die fraglichen Aufgaben ausüben können.
- (24) Damit die wichtigsten Ziele dieser Verordnung sowie die Ziele des freien Warenverkehrs, der Freizügigkeit sowie des freien Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs erreicht werden, sollten die Zulassungen/Zeugnisse und Erklärungen, die gemäß dieser Verordnung sowie gemäß der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erteilt wurden, ohne weitere Anforderungen oder Bewertung in allen Mitgliedstaaten gelten.
- (25) Bei der Erteilung von Zulassungen/Zeugnissen auf der Grundlage dieser Verordnung ist den Zulassungen/Zeugnissen oder sonstigen einschlägigen Bestätigungen der Einhaltung Rechnung zu tragen, die entsprechend den Rechtsvorschriften von Drittstaaten ausgestellt wurden. Dies sollte für den Fall gelten, dass die zwischen der Union und Drittstaaten geschlossenen einschlägigen internationalen Abkommen oder die von der Kommission auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte entsprechende Bestimmungen enthalten und diese Bestimmungen eingehalten werden.
- (26) Vor dem Hintergrund der Vorschriften für die Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen und anderer einschlägiger Bestätigungen der Einhaltung, die gemäß den Rechtsvorschriften von Drittstaaten ausgestellt wurden und die dieser Verordnung unterliegen, sollte jedes internationale Abkommen, das zwischen einem Mitgliedstaat und Drittländern geschlossen wurde, beendet oder angepasst werden, wenn es nicht mit diesen Vorschriften in Einklang steht.

- (27) Bei der Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten oder der auf ihrer Grundlage erlassenen Vorschriften sollte – vorbehaltlich geeigneter Voraussetzungen, mit denen vor allem Verhältnismäßigkeit, objektive Kontrolle und Transparenz gewährleistet werden – ein gewisses Maß an Flexibilität gewahrt werden, damit die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen ergreifen können, um unmittelbar auf Probleme im Zusammenhang mit der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt reagieren oder Ausnahmen im Falle dringender und unvorhersehbarer Umstände oder dringender betrieblicher Notwendigkeiten gewähren zu können. Unbeschadet der Befugnisse der Kommission gemäß Artikel 258 AEUV sollten aus Gründen der Verhältnismäßigkeit die Agentur und die Kommission die fraglichen Maßnahmen oder Ausnahmeregelungen nur dann im Hinblick auf die Abgabe einer Empfehlung oder den Erlass eines Beschlusses bewerten, wenn deren Dauer eine Flugplanperiode, also acht Monate, überschreitet. In den Fällen, in denen die Agentur gemäß dieser Verordnung die zuständige Behörde für die Erteilung bestimmter Zulassungen/Zeugnisse ist, sollte sie ebenfalls ermächtigt sein, solche Ausnahmeregelungen zu gewähren und zwar in denselben Situationen und unter denselben Bedingungen, wie sie für die Mitgliedstaaten gelten. In diesem Zusammenhang sollten Bestimmungen für etwaige Änderungen der einschlägigen Vorschriften festgelegt werden, die in den auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten geregelt sind, um insbesondere andere Nachweisverfahren unter Einhaltung eines annehmbaren Flugsicherheitsniveaus in der Zivilluftfahrt der Union zuzulassen.
- (28) Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung und angesichts der Notwendigkeit, die Risiken für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zu identifizieren, zu bewerten und zu mindern, sollten die Kommission, die Agentur und die nationalen zuständigen Behörden sämtliche ihnen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung vorliegenden Informationen austauschen. Hierzu sollte die Agentur die Möglichkeit haben, eine strukturierte Zusammenarbeit für die Sammlung, den Austausch und die Auswertung sicherheitsrelevanter Informationen zu organisieren und die notwendigen Verwaltungsvereinbarungen zu treffen.
- (29) Um den Austausch der für die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung relevanten Informationen (darunter auch Daten) zwischen den Mitgliedstaaten, der Kommission und der Agentur zu erleichtern, sollte die Agentur in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Kommission einen elektronischen Speicher für diese Informationen einrichten und verwalten.
- (30) Für die Verarbeitung personenbezogener Daten in Anwendung dieser Verordnung gilt die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates. Gemäß dieser Richtlinie können die Mitgliedstaaten Ausnahmen und Einschränkungen in Bezug auf einige der darin festgelegten Rechte und Pflichten, wie etwa für die Verarbeitung medizinischer und gesundheitsbezogener Daten, vorsehen. Die Verarbeitung personenbezogener Daten, insbesondere medizinischer und gesundheitsbezogener Daten im Zusammenhang mit dem in Artikel 63 dieser Verordnung vorgesehenen Speicher, ist für eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Zertifizierung der flugmedizinischen Tauglichkeit von Piloten und die Aufsicht hierüber notwendig. Der Austausch personenbezogener Daten sollte strengen Bedingungen unterliegen und auf das für die Erreichung der Ziele dieser Verordnung absolut Notwendige beschränkt bleiben. Vor diesem Hintergrund sollten die in der Richtlinie 95/46/EG verankerten Grundsätze in dieser Verordnung erforderlichenfalls ergänzt oder präzisiert werden.

- (31) Für die Verarbeitung der personenbezogenen Daten durch die Agentur bei der Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten in Anwendung dieser Verordnung und vor allem bei der Verwaltung des in Artikel 63 dieser Verordnung vorgesehenen Speichers gelten die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> und insbesondere deren Bestimmungen zur Vertraulichkeit und Sicherheit der Datenverarbeitung. Vor diesem Hintergrund sollten die in der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 verankerten Grundsätze in dieser Verordnung erforderlichenfalls ergänzt oder präzisiert werden.
- (32) Die Agentur wurde auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup> innerhalb der bestehenden institutionellen Struktur der Union und im Rahmen der bestehenden Aufteilung der Befugnisse gegründet, ist in technischen Fragen unabhängig und rechtlich, verwaltungstechnisch und finanziell autonom. Mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde der Aufgabenbereich der Agentur erweitert. Angesichts der ihr mit dieser Verordnung neu übertragenen Aufgaben sollten gewisse Anpassungen ihres Aufbaus und ihrer Funktionsweise vorgenommen werden.
- (33) Im Rahmen des institutionellen Systems der Union ist die Durchführung des EU-Rechts in erster Linie Sache der Mitgliedstaaten. Die in dieser Verordnung und in den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegten Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben sollten daher grundsätzlich auf einzelstaatlicher Ebene durch eine oder mehrere zuständige Behörden der Mitgliedstaaten wahrgenommen werden. In bestimmten, klar umrissenen Fällen jedoch sollte die Agentur ebenfalls befugt sein, die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben wahrzunehmen. In diesen Fällen sollte es der Agentur auch gestattet sein, die notwendigen Maßnahmen in Bezug auf den Flugbetrieb, die Befähigung des fliegenden Personals oder den Einsatz von Luftfahrzeugen aus Drittländern zu treffen, wenn dies die beste Möglichkeit ist, um für Einheitlichkeit zu sorgen und das Funktionieren des Binnenmarkts zu erleichtern.
- (34) Die Agentur sollte mit ihrem technischen Sachverstand die Kommission bei der Erarbeitung der erforderlichen Rechtsvorschriften sowie die Mitgliedstaaten und die Luftfahrtbranche bei deren Umsetzung unterstützen. Sie sollte in der Lage sein, Zertifizierungsspezifikationen und Anleitungen herauszugeben, technische Feststellungen zu treffen und gegebenenfalls Zulassungen/Zeugnisse zu erteilen oder Erklärungen zu registrieren.
- (35) Die globalen Satellitennavigationssysteme und insbesondere das Galileo-Programm der Union werden eine zentrale Rolle bei der Durchführung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems spielen. In diesem Zusammenhang sollte die Agentur ermächtigt werden, die notwendigen technischen Spezifikationen auszuarbeiten und Organisationen zu zertifizieren, die europaweite ATM/ANS-Dienste anbieten, damit die Flugsicherheit, Interoperabilität und Betriebseffizienz auf einheitlich hohem Niveau gewährleistet werden.

---

<sup>12</sup> Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

<sup>13</sup> Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1).

- (36) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>14</sup> ist die Agentur verpflichtet, alle Informationen zu übermitteln, die für die Aktualisierung der Liste von Luftfahrtunternehmen, gegen die aus Sicherheitsgründen eine Betriebsuntersagung in der Union erlassen wurde, von Bedeutung sein können. Darüber hinaus sollte die Agentur die Kommission bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 unterstützen, indem sie die erforderlichen Bewertungen der Drittlandbetreiber und der für die Aufsicht zuständigen Behörden vornimmt und der Kommission entsprechende Empfehlungen vorlegt.
- (37) Um die Einhaltung der Verordnung zu gewährleisten, sollten sowohl den Inhabern von Zulassungen/Zeugnissen, die die Agentur erteilt hat, als auch den Unternehmen, die gegenüber der Agentur Erklärungen abgegeben haben, Geldbußen oder Zwangsgelder auferlegt werden können, wenn diese die gemäß der Verordnung für sie geltenden Vorschriften verletzt haben. Diese Geldbußen oder Zwangsgelder sollten von der Kommission auf Empfehlung der Agentur auferlegt werden. Auf solche Verstöße sollte die Kommission nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls verhältnismäßig und angemessen reagieren und dabei auch andere potenzielle Maßnahmen, wie etwa den Entzug einer Zulassung/eines Zeugnisses, in Betracht ziehen.
- (38) Im Hinblick auf eine einheitliche Anwendung dieser Verordnung sollte die Agentur ermächtigt werden, diese Anwendung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen und hierzu auch Inspektionen durchzuführen.
- (39) Die Agentur sollte mit ihrem technischen Sachverstand die Kommission bei der Festlegung der Forschungspolitik und bei der Durchführung der Forschungsprogramme der Union unterstützen. Sie sollte unmittelbar notwendige Forschungsarbeiten durchführen und sich an Ad-hoc-Forschungsprojekten des Rahmenprogramms der Union für Forschung und Innovation oder an anderen Förderprogrammen beteiligen können, die von der Union oder anderen privaten oder öffentlichen Stellen in oder außerhalb der Union durchgeführt werden.
- (40) Angesichts der bestehenden Interdependenzen zwischen der Flugsicherheit und der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt sollte sich die Agentur an der Zusammenarbeit im Bereich der Luftsicherheit, darunter auch der Cybersicherheit, beteiligen. Sie sollte die Kommission und die Mitgliedstaaten mit ihrem Sachverstand bei der Durchführung der Unionsvorschriften auf diesem Gebiet unterstützen.
- (41) Auf Antrag sollte die Agentur die Mitgliedstaaten und die Kommission auf dem Gebiet der internationalen Beziehungen in den Fragen beraten, die sich auf diese Verordnung, insbesondere auf die Harmonisierung von Vorschriften und die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen, beziehen. Sie sollte befugt sein, nach vorheriger Genehmigung der Kommission mit den Behörden von Drittstaaten und internationalen Organisationen, die für unter diese Verordnung fallende Fragen zuständig sind, im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen geeignete Beziehungen aufzubauen. Zur Förderung der weltweiten Flugsicherheit und angesichts der in der Union geltenden hohen Standards sollte die Agentur im Rahmen ihrer Zuständigkeit das Recht haben, sich ad hoc an einer technischen Zusammenarbeit

---

<sup>14</sup> Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

sowie an Unterstützungsprojekten mit Drittländern und internationalen Organisationen zu beteiligen. Darüber hinaus sollte die Agentur die Kommission bei der Durchführung des Unionsrechts in anderen technischen Bereichen der Zivilluftfahrt, etwa in Fragen der Luftsicherheit oder des einheitlichen europäischen Luftraums, im Rahmen ihrer Kompetenzen unterstützen.

- (42) Zur Förderung bewährter Verfahren und einer einheitlichen Durchführung des Unionsrechts im Bereich der Flugsicherheit kann die Agentur Schulungsmaßnahmen anbieten.
- (43) Für die Leitung und Geschäftstätigkeit der Agentur sollten die Grundsätze der Gemeinsamen Erklärung des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission vom 19. Juli 2012 zu den dezentralen Agenturen gelten.
- (44) Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten im Verwaltungsrat der Agentur vertreten sein, um dessen Funktionsweise wirksam kontrollieren zu können. Der Verwaltungsrat sollte mit den nötigen Befugnissen ausgestattet werden, um den Exekutivdirektor zu ernennen und um den konsolidierten Jahresbericht, die Programmplanung, den jährlichen Haushalt und die für die Agentur geltende Finanzregelung zu verabschieden.
- (45) Im Interesse der Transparenz sollten Interessenträger im Verwaltungsrat der Agentur Beobachterstatus erhalten.
- (46) Damit der Verwaltungsrat seine Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen kann, sollte er von einem Exekutivrat unterstützt werden, der vor allem die Entscheidungen des Verwaltungsrats vorbereitet und den Exekutivdirektor der Agentur bei der Umsetzung dieser Entscheidungen berät.
- (47) Es liegt im öffentlichen Interesse, dass die Agentur ihre sicherheitsbezogenen Maßnahmen ausschließlich auf unabhängigen Sachverstand stützt und dabei diese Verordnung sowie die auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte strikt anwendet. Um dies zu erreichen, sollten sicherheitsbezogene Entscheidungen der Agentur von ihrem Exekutivdirektor getroffen werden, dem bei der Einholung von fachlichem Rat und bei der internen Organisation der Agentur ein hohes Maß an Flexibilität eingeräumt werden sollte.
- (48) Es muss gewährleistet sein, dass den von Entscheidungen der Agentur Betroffenen die erforderlichen und angesichts der Besonderheiten der Luftfahrt geeigneten Rechtsbehelfe zur Verfügung stehen. Deshalb sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren eingerichtet werden, damit Entscheidungen der Agentur vor einer besonderen Beschwerdekammer angefochten werden können, gegen deren Entscheidungen gemäß dem AEUV Klage vor dem Gerichtshof der Europäischen Union (im Folgenden der „Gerichtshof“) erhoben werden kann.
- (49) Alle auf der Grundlage dieser Verordnung getroffenen Beschlüsse der Kommission unterliegen gemäß dem AEUV der Prüfung durch den Gerichtshof. Gemäß Artikel 261 AEUV sollte der Gerichtshof die Befugnis zur unbeschränkten Ermessensnachprüfung im Hinblick auf die Beschlüsse erhalten, mit denen die Kommission Bußgelder oder Zwangsgelder auferlegt.
- (50) Erarbeitet die Agentur Entwürfe von Vorschriften allgemeiner Art, die von nationalen Behörden umzusetzen sind, sollten die Mitgliedstaaten konsultiert werden. Die interessierten Kreise, insbesondere auch die Sozialpartner in der Union, sollten zudem angemessen konsultiert werden, wenn die Agentur Entwürfe für Vorschriften ausarbeitet, die erhebliche soziale Auswirkungen haben.

- (51) Im Hinblick auf eine wirksame Wahrnehmung der ihr mit dieser Verordnung übertragenen Aufgaben sollte die Agentur je nach Bedarf mit anderen Organen, Gremien, Ämtern und Agenturen der Union in den Bereichen zusammenarbeiten, die technische Aspekte der Zivilluftfahrt betreffen. Insbesondere sollte die Agentur mit der Europäischen Chemikalienagentur Informationen über die Sicherheit von Chemikalien und deren Auswirkungen auf die Flugsicherheit sowie über diesbezügliche wissenschaftliche und technische Fragen austauschen. Ist eine Konsultation in Bezug auf militärische Aspekte erforderlich, sollte die Agentur auch die Europäische Verteidigungsagentur mit einbeziehen.
- (52) Unter Berücksichtigung der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates und der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften sollten der Öffentlichkeit angemessene Informationen über das Niveau der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und des Umweltschutzes auf diesem Gebiet zur Verfügung gestellt werden.
- (53) Um die völlige Selbstständigkeit und Unabhängigkeit der Agentur zu gewährleisten, sollte der Agentur ein eigenständiger Haushalt zuerkannt werden, dessen Einnahmen grundsätzlich aus dem Unionsbeitrag und den Gebühren und Entgelten bestehen, die von den Nutzern des europäischen Luftfahrtsystems entrichtet werden. Bei der Agentur eingehende Finanzbeiträge von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Einrichtungen oder Personen sollten die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen. Das Haushaltsverfahren der Union sollte Anwendung finden, soweit der Beitrag der Union und etwaige andere Zuschüsse aus dem Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union betroffen sind, und die Rechnungsprüfung sollte durch den Rechnungshof erfolgen. Damit sich die Agentur in Zukunft an allen relevanten Projekten beteiligen kann, sollte sie die Möglichkeit haben, Finanzhilfen zu erhalten. Die Einnahmen der Agentur sollten auch die Entgelte beinhalten, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums entrichtet werden, um dem Verursacherprinzip Rechnung zu tragen.
- (54) Damit die Agentur auf die Nachfrage nach den von ihr ausgeübten Tätigkeiten, insbesondere auf dem Gebiet der Zertifizierung, sowie auf die Nachfrage nach den Tätigkeiten, für die sie die Zuständigkeit möglicherweise von einem Mitgliedstaat übernommen hat, effizient und fristgerecht und nach den Grundsätzen der soliden Haushaltsführung reagieren kann, sollte der Stellenplan die Ressourcen ausweisen, die erforderlich sind, um der Nachfrage nach Zertifizierungs- und sonstigen Tätigkeiten der Agentur, auch nach solchen, die sich aus der Übertragung von Zuständigkeiten gemäß den Artikeln 53, 54 und 55 ergeben, in effizienter und fristgerechter Weise gerecht zu werden. Hierzu sollten Indikatoren festgelegt werden, mit denen sich die Arbeitsbelastung und Effizienz der Agentur messen und mit den durch Gebühren und Entgelte finanzierten Tätigkeiten in Beziehung setzen lassen. Mit Hilfe dieser Indikatoren sollte die Agentur ihre gebühren- und entgeltabhängige Personalplanung und Ressourcenverwaltung festlegen, um so auf diese Nachfrage und auf Einnahmeschwankungen bei den Gebühren und Entgelten reagieren zu können.
- (55) Für den notwendigen Schutz sensibler sicherheitsrelevanter Informationen sollten geeignete Maßnahmen festgelegt werden.
- (56) Die von der Agentur erhobenen Gebühren und Entgelte sollten in transparenter, fairer, nichtdiskriminierender und einheitlicher Weise festgelegt werden. Sie sollten die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Branche in der EU nicht gefährden. Zudem

sollten sie so festgelegt werden, dass der Zahlungsfähigkeit der betroffenen juristischen und natürlichen Personen, vor allem von kleinen und mittleren Unternehmen, gebührend Rechnung getragen wird.

- (57) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> ausgeübt werden.
- (58) Die Kommission sollte umgehend geltende Durchführungsrechtsakte erlassen, wenn dies im Zusammenhang mit Ausnahmeregelungen von dieser Verordnung, dem Notaufsichtsmechanismus, Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen in hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit zwingend erforderlich ist.
- (59) Der Kommission sollte auf der Grundlage von Artikel 290 AEUV die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zu erlassen, um die Bestimmungen in Bezug auf Lufttüchtigkeit, Umweltschutz, fliegendes Personal, Flugbetrieb, Flugplätze, ATM/ANS, Fluglotsen, Drittlandbetreiber, unbemannte Luftfahrzeuge, Aufsicht und Durchsetzung, Flexibilitätsbestimmungen, Geldbußen und Zwangsgelder sowie Gebühren und Entgelte ändern oder ergänzen zu können, sofern dies aus technischen, wissenschaftlichen, betrieblichen oder sicherheitsrelevanten Gründen notwendig ist. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (60) Um die Verbesserung der Flugsicherheit in der Zivilluft in ganz Europa zu gewährleisten, sollten europäische Drittländer weiterhin einbezogen werden. Diejenigen Länder, die mit der Union internationale Übereinkünfte geschlossen haben, wonach sie den Besitzstand der Union in dem von dieser Verordnung erfassten Bereich übernehmen und anwenden, sollten an den Arbeiten der Agentur gemäß den im Rahmen dieser Übereinkünfte vereinbarten Bedingungen beteiligt werden.
- (61) Mit dieser Verordnung werden gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt festgelegt und die Agentur aufrechterhalten. Die Verordnung (EU) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> sollte daher aufgehoben werden.
- (62) Die durch diese Verordnung herbeigeführten Änderungen wirken sich auch auf die Durchführung anderer Rechtsvorschriften der Union aus. Daher sollten die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup>, die

---

<sup>15</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

<sup>16</sup> 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 (ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1).

<sup>17</sup> Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup> und die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup> entsprechend geändert werden.

- (63) Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sollte geändert werden, um die mit dieser Verordnung eingeführte Möglichkeit gebührend zu berücksichtigen, dass die Agentur zur zuständigen Behörde für die Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen und die Aufsicht hierüber benannt werden kann. Darüber hinaus muss die Überwachung der Luftfahrtunternehmen in effizienter Weise gestärkt werden, da immer mehr Luftfahrtunternehmen Betriebsstützpunkte in mehreren Mitgliedstaaten haben, was dazu führt, dass die für die Betriebsgenehmigung zuständige Behörde nicht mehr mit der für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständigen Behörde identisch ist. Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sollte deshalb dahingehend geändert werden, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen den für die Aufsicht über das Luftverkehrsbetreiberzeugnis bzw. den für die Betriebsgenehmigung zuständigen Behörden gewährleistet wird.
- (64) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung und Wahrung eines einheitlich hohen Niveaus bei der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und beim Umweltschutz, aufgrund des weitgehend grenzüberschreitenden Charakters der Luftfahrt und ihrer Komplexität auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher in Anbetracht des unionsweiten Anwendungsbereichs dieser Verordnung besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## **KAPITEL I**

### **GRUNDSÄTZE**

#### *Artikel 1*

#### **Gegenstand und Ziele**

1. Das Hauptziel dieser Verordnung besteht darin, in der Union ein hohes einheitliches Niveau der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zu erreichen und aufrechtzuerhalten und gleichzeitig ein hohes einheitliches Umweltschutzniveau zu gewährleisten.
2. Zudem zielt diese Verordnung darauf ab,

---

<sup>18</sup> Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).

<sup>19</sup> Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18).

- (a) zur Luftfahrtpolitik der Union insgesamt sowie zu einer Verbesserung der Gesamtleistung des Zivilluftfahrtsektors beizutragen,
  - (b) in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen den freien Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr zu erleichtern, indem gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Akteure des Luftfahrtbinnenmarktes geschaffen werden, und die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtbranche in der Union zu erhöhen,
  - (c) die Kosteneffizienz und Wirksamkeit der Regulierungs- und Zertifizierungsverfahren sowie eine optimale Ressourcennutzung auf nationaler und Unionsebene zu fördern,
  - (d) in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen zur Erreichung und Aufrechterhaltung eines hohen einheitlichen Niveaus der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt beizutragen,
  - (e) die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen des Abkommens von Chicago zu unterstützen, indem eine gemeinsame Auslegung und einheitliche Anwendung der Bestimmungen dieses Abkommens gewährleistet wird,
  - (f) die Auffassungen der Union hinsichtlich Zivilluftfahrtnormen und -vorschriften weltweit zu verbreiten und dazu die Voraussetzungen für eine angemessene Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen zu schaffen,
  - (g) Forschung und Innovation unter anderem im Rahmen von Regulierungs- und Zertifizierungsverfahren zu fördern,
  - (h) in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen die technische und betriebliche Interoperabilität zu unterstützen.
3. Zur Erreichung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ziele ist unter anderem Folgendes vorgesehen:
- (a) die Ausarbeitung, Annahme und einheitliche Anwendung aller notwendigen Rechtsvorschriften;
  - (b) die Gewährleistung, dass die gemäß dieser Verordnung und den auf ihr basierenden delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten abgegebenen Erklärungen und erteilten Zulassungen/Zeugnisse in der gesamten Union ohne weitere Anforderungen gültig sind;
  - (c) die Entwicklung detaillierter technischer Normen in Zusammenarbeit mit Normungsorganisationen und anderen Industriegremien, um die Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte gegebenenfalls zu unterstützen;
  - (d) die Errichtung einer unabhängigen Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“);
  - (e) die einheitliche Anwendung aller erforderlichen Rechtsvorschriften durch die zuständigen nationalen Behörden und die Agentur im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenbereiche;
  - (f) Erfassung, Auswertung und Austausch von Informationen im Interesse einer nachweisgestützten Entscheidungsfindung;
  - (g) Sensibilisierungs- und Fördermaßnahmen, einschließlich Schulungen sowie Kommunikation und Verbreitung einschlägiger Sicherheitsinformationen.

*Artikel 2*

**Anwendungsbereich**

1. Diese Verordnung gilt für
  - (a) die Konstruktion und Herstellung von Luftfahrzeugen durch natürliche oder juristische Personen unter der Aufsicht der Agentur oder eines Mitgliedstaates;
  - (b) die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb von Luftfahrzeugen sowie von dazugehörigen Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung, wenn das Luftfahrzeug
    - i) in einem Mitgliedstaat eingetragen ist, soweit dieser Mitgliedstaat seine Zuständigkeiten nicht gemäß dem Abkommen von Chicago auf ein Drittland übertragen hat und das Luftfahrzeug nicht von einem Betreiber eines Drittlands betrieben wird;
    - ii) in einem Drittland registriert ist, aber von einem Betreiber betrieben wird, der in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, errichtet oder ansässig ist oder dort seine Hauptniederlassung hat;
  - (c) von einem Betreiber eines Drittlands durchgeführte Flüge von Luftfahrzeugen im, in den oder aus dem einheitlichen europäischen Luftraum;
  - (d) die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb von Flugplatzausrüstung, soweit diese auf den unter Buchstabe e genannten Flugplätzen und für die Erbringung von Bodenabfertigungs- und Vorfeldmanagementdiensten auf diesen Flugplätzen genutzt wird oder werden soll;
  - (e) die Auslegung, Instandhaltung und den Betrieb von Flugplätzen, die sich in dem Gebiet befinden, auf das die Verträge Anwendung finden, und die
    - i) der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen,
    - ii) für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden,
    - iii) für den Betrieb mit Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren genutzt werden und
    - iv) über eine befestigte Start- und Landebahn von mindestens 800 m verfügen oder ausschließlich für Hubschrauber bestimmt sind;
  - (f) den Schutz der Umgebung der unter Buchstabe e genannten Flugplätze, unbeschadet der Rechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten zum Umweltschutz und zur Flächennutzungsplanung;
  - (g) die Erbringung von Flugverkehrsmanagement- (ATM) und Flugsicherungsdiensten (ANS) im einheitlichen europäischen Luftraum und die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb von Systemen und Komponenten für die Erbringung dieser ATM/ANS;
  - (h) die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sowie von deren Motoren, Propellern, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung sowie der Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen, wenn diese Luftfahrzeuge innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums von einem Betreiber betrieben werden, der im Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, errichtet oder ansässig ist.

2. Zudem gilt diese Verordnung für die an den in Absatz 1 genannten Tätigkeiten beteiligten Personen und Organisationen.
3. Diese Verordnung gilt nicht für
  - (a) Staatsluftfahrzeuge, ihre Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung sowie die an den Tätigkeiten und Diensten von Staatsluftfahrzeugen beteiligten Personen und Organisationen;
  - (b) Flugplätze oder deren Teile sowie Ausrüstungen, Personen und Organisationen, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden;
  - (c) ATM/ANS, einschließlich Systemen und Komponenten, Personen und Organisationen, die vom Militär gestellt oder bereitgestellt werden;
  - (d) die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb der in Anhang I genannten Luftfahrzeuge, deren Betrieb mit einem geringen Risiko für die Flugsicherheit verbunden ist, und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Personen und Organisationen.

Hinsichtlich Buchstabe a müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Ziele der vorliegenden Verordnung bei der Durchführung von Tätigkeiten und Diensten mit den unter diesem Buchstaben genannten Staatsluftfahrzeugen angemessen berücksichtigt werden. Zudem müssen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls den nötigen Abstand zwischen Staatsluftfahrzeugen und anderen Luftfahrzeugen gewährleisten.

Hinsichtlich Buchstabe d wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 117 zu erlassen, um die folgenden, in Anhang I aufgeführten Kriterien anzupassen, wenn dies aufgrund technischer oder betrieblicher Entwicklungen, insbesondere der Einführung neuer Produktionsmethoden oder Technologien, erforderlich ist und soweit dies angesichts des mit dem Betrieb des betreffenden Luftfahrzeugs verbundenen geringen Risikos vertretbar ist:

- i) die in Buchstabe a Ziffer i dieses Anhangs genannten Daten;
  - ii) die unter den Buchstaben e, f, g, h, i und j dieses Anhangs genannten Grenzwerte für Gewicht, Geschwindigkeit und Heißluftvolumen.
4. Für die Konstruktion eines Luftfahrzeugmusters zuständige Organisationen können die Kommission um einen Beschluss ersuchen, die Bestimmungen des Kapitels III Abschnitt I auf die Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung dieses Luftfahrzeugmusters und auf die an diesen Tätigkeiten beteiligten Personen und Organisationen anzuwenden, wenn
  - (a) das betreffende Luftfahrzeugmuster in den Anwendungsbereich des Buchstaben e, f, g, h, i oder j des Anhangs I fällt,
  - (b) das Luftfahrzeugmuster in Serie hergestellt werden soll und
  - (c) die Konstruktion dieses Luftfahrzeugmusters nicht nach den nationalen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates genehmigt wurde.

Auf der Grundlage eines solchen Ersuchens beschließt die Kommission nach Konsultation der Agentur und des Mitgliedstaates, in dem die betreffende Organisation ihre Hauptniederlassung hat, ob die Kriterien von Unterabsatz 1 erfüllt sind. Der Beschluss wird in Form eines Durchführungsrechtsakts nach dem in

Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Agentur nimmt diesen Beschluss zudem in den in Artikel 63 genannten Speicher auf.

Ab dem in diesem Durchführungsbeschluss angegebenen Datum unterliegen die Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung des betreffenden Luftfahrzeugtyps sowie die an diesen Tätigkeiten beteiligten Personen und Organisationen ausschließlich den Bestimmungen des Kapitels III Abschnitt I und den auf der Grundlage dieser Bestimmungen erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten. In diesem Fall finden die Bestimmungen der Kapitel IV und V, die sich auf die Anwendung der Bestimmungen des Kapitels III Abschnitt I beziehen, auch auf das betreffende Luftfahrzeugmuster Anwendung.

5. Unbeschadet Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung) stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in Absatz 3 Buchstabe b des vorliegenden Artikels genannten Militäreinrichtungen, die für den allgemeinen Luftverkehr zur Verfügung stehen, und die in Absatz 3 Buchstabe c des vorliegenden Artikels genannten ATM/ANS, die vom Militär für den allgemeinen Luftverkehr erbracht oder bereitgestellt werden, ein Sicherheitsniveau aufweisen, das dem mit der Anwendung der grundlegenden Anforderungen der Anhänge VII und VIII verbundenen Sicherheitsniveau gleichwertig ist.
6. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, Bestimmungen des Kapitels III Abschnitte I, II, III, V, VI oder VII auf einige oder alle der in Absatz 3 Buchstaben a und c genannten Tätigkeiten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Personen und Organisationen anzuwenden.

In diesem Fall teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission und der Agentur seine Absicht mit. Diese Mitteilung muss alle relevanten Informationen enthalten, insbesondere

- (a) den anzuwendenden Abschnitt oder die anzuwendenden Abschnitte;
- (b) die betreffenden Tätigkeiten, Personen und Organisationen;
- (c) die Gründe für die beabsichtigte Entscheidung und
- (d) das Datum, an dem die beabsichtigte Entscheidung anwendbar werden soll.

Die Kommission beschließt nach Konsultation der Agentur, ob und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen die betreffenden Bestimmungen tatsächlich angewandt werden können, wobei sie die Merkmale der betreffenden Tätigkeiten, Personen und Organisationen und den Zweck und Inhalt des ihr mitgeteilten Abschnitts/der ihr mitgeteilten Abschnitte berücksichtigt. Der Beschluss der Kommission wird in Form eines Durchführungsrechtsakts nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Agentur nimmt diesen Beschluss zudem in den in Artikel 63 genannten Speicher auf.

Der betreffende Mitgliedstaat wendet die Bestimmungen des der Kommission mitgeteilten Abschnitts/der der Kommission mitgeteilten Abschnitte erst an, wenn die Kommission einen positiven Beschluss erlassen hat und etwaige damit verbundene Bedingungen erfüllt sind. In diesem Fall unterliegen die betreffenden Tätigkeiten, Personen und Organisationen ab dem in der Entscheidung des

Mitgliedstaates angegebenen Datum ausschließlich diesen Bestimmungen und den Bestimmungen der auf dieser Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. In diesem Fall finden auch die Bestimmungen der Kapitel IV und V, die sich auf die Anwendung der Bestimmungen des mitgeteilten Abschnitts oder der mitgeteilten Abschnitte beziehen, auf die betreffenden Tätigkeiten, Personen und Organisationen Anwendung.

Die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaates arbeiten bei der Anwendung des vorliegenden Absatzes zusammen.

Die Mitgliedstaaten können entscheiden, ihre nach dem vorliegenden Absatz getroffenen Entscheidungen aufzuheben. In diesem Fall unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die Agentur. Diese Mitteilung wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und in den in Artikel 63 genannten Speicher der Agentur aufgenommen. Der betreffende Mitgliedstaat muss eine angemessene Übergangsfrist vorsehen.

7. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, die Auslegung, Instandhaltung und den Betrieb von Flugplätzen und der dort genutzten Ausrüstung von den Bestimmungen dieser Verordnung auszunehmen, wenn an diesem Flugplatz jährlich höchstens 10 000 Fluggäste und höchstens 850 Bewegungen im Zusammenhang mit dem Frachtbetrieb abgefertigt werden, soweit eine solche Ausnahme die Erfüllung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen nicht gefährdet.

In diesem Fall teilt der Mitgliedstaat der Kommission und der Agentur die beabsichtigte Entscheidung unter Angabe von Gründen mit. Die Mitteilung muss alle relevanten Informationen zu der beabsichtigten Entscheidung enthalten.

Die Kommission beschließt nach Konsultation der Agentur, ob die Bedingungen von Unterabsatz 1 erfüllt sind. Der Beschluss der Kommission wird in Form eines Durchführungsrechtsakts nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Agentur nimmt diesen Beschluss zudem in den in Artikel 63 genannten Speicher auf.

Der Mitgliedstaat erlässt die beabsichtigte Entscheidung erst nach einem positiven Beschluss der Kommission. In diesem Fall unterliegen die Auslegung, die Instandhaltung und der Betrieb des betreffenden Flugplatzes und von dessen Ausrüstung ab dem in der Entscheidung des Mitgliedstaates angegebenen Datum nicht mehr den Bestimmungen dieser Verordnung und den Bestimmungen der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

Die Mitgliedstaaten prüfen jährlich das Verkehrsaufkommen der Flugplätze, die sie gemäß diesem Absatz von den Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen haben. Ergibt diese Prüfung, dass an einem dieser Flugplätze jährlich mehr als 10 000 Fluggäste und mehr als 850 Bewegungen im Zusammenhang mit dem Frachtbetrieb abgefertigt werden, hebt der betreffende Mitgliedstaat die Ausnahmeregelung für diesen Flugplatz auf. In diesem Fall informiert der Mitgliedstaat die Kommission und die Behörde entsprechend. Die Entscheidung zur Aufhebung der Ausnahmeregelung wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und in den in Artikel 63 genannten Speicher der Agentur aufgenommen.

Die Bestimmungen dieses Absatzes lassen Ausnahmeregelungen der Mitgliedstaaten unberührt, die auf Artikel 4 Absatz 3b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 beruhen.

Die Entscheidungen zur Gewährung dieser Ausnahmen werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und in den in Artikel 63 genannten Speicher der Agentur aufgenommen.

### Artikel 3

#### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Aufsicht“ bezeichnet die von der zuständigen Behörde oder in deren Namen vorgenommene kontinuierliche Prüfung, ob die Anforderungen, auf die sich eine Zulassung/ein Zeugnis oder eine Erklärung bezieht, weiterhin erfüllt sind;
- (2) „Abkommen von Chicago“ bezeichnet das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und seine Anhänge;
- (3) „Erzeugnis“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, einen Motor oder einen Propeller;
- (4) „Teil“ bezeichnet jeden Teil eines Luftfahrzeugs mit Ausnahme von Motoren und Propellern;
- (5) „ATM/ANS-Komponente“ bezeichnet jede Komponente im Sinne des Artikels 2 Nummer 19 der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX<sup>20</sup>;
- (6) „Zertifizierung“ bezeichnet jede auf einer angemessenen Prüfung im Rahmen dieser Verordnung beruhende Form der Anerkennung, dass eine Organisation oder Person, ein Erzeugnis, ein Teil, eine nicht eingebaute Ausrüstung, ein Flugplatz, Flugplatzausrüstung, ein ATM/ANS-System, eine ATM/ANS-Komponente oder ein Flugsimulationsübungsgerät die anwendbaren Anforderungen dieser Verordnung und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt, was durch Erteilung einer entsprechenden Zulassung/eines entsprechenden Zeugnisses bestätigt wird;
- (7) „Erklärung“ bezeichnet jede unter der alleinigen Verantwortung einer dieser Verordnung unterliegenden natürlichen oder juristischen Person gemäß dieser Verordnung getroffene schriftliche Aussage, die bestätigt, dass die anwendbaren Anforderungen dieser Verordnung sowie der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, die sich auf eine Organisation oder Person, ein Erzeugnis, ein Teil, eine nicht eingebaute Ausrüstung, Flugplatzausrüstung, ein ATM/ANS-System oder eine ATM/ANS-Komponente beziehen, erfüllt sind;
- (8) „qualifizierte Stelle“ bezeichnet eine akkreditierte juristische oder natürliche Person, der unter der Kontrolle und Verantwortung der Agentur oder einer zuständigen nationalen Behörde bestimmte Zertifizierungs- oder Aufsichtsaufgaben gemäß dieser Verordnung übertragen werden dürfen;
- (9) „Zulassung/Zeugnis“ bezeichnet jede Zulassung sowie jedes Zeugnis, jede Genehmigung, Lizenz, Ermächtigung, Bescheinigung und jedes sonstige Dokument, die/das aufgrund einer Zertifizierung erteilt wird, um die Erfüllung der anwendbaren Anforderungen zu bestätigen;

---

<sup>20</sup> Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom [.....] über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ..... (ABl. ...., S. ...).

- (10) „Betreiber“ bezeichnet eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge oder einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt;
- (11) „Flugsimulationsübungsgerät“ bezeichnet jede Art von Gerät, mit dem Flugbedingungen am Boden simuliert werden, einschließlich Flugsimulatoren, Flugübungsgeräten, Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgeräten sowie Basisinstrumentenübungsgeräten;
- (12) „Flugplatz“ bezeichnet eine abgegrenzte Fläche an Land oder auf dem Wasser, die sich auf einer festen Struktur, einer festen Offshore-Struktur oder einer schwimmenden Struktur befindet, einschließlich der darauf befindlichen Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen, und die ganz oder teilweise für Starts, Landungen und Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen genutzt wird;
- (13) „Flugplatzausrüstung“ bezeichnet 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;
- (14) „Vorfeld“ bezeichnet eine abgegrenzte Fläche eines Flugplatzes, die für die Aufnahme von Luftfahrzeugen zum Ein- oder Aussteigen von Fluggästen, Ein- oder Ausladen von Post oder Fracht, Betanken, Abstellen oder zur Instandhaltung bestimmt ist;
- (15) „Vorfeldmanagementdienst“ bezeichnet einen zur Leitung der Tätigkeiten und Bewegungen von Luftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen auf dem Vorfeld erbrachten Dienst;
- (16) „ATM/ANS“ bezeichnet die Flugverkehrsmanagementfunktionen und -dienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 10 der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX, die Flugsicherungsdienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der genannten Verordnung, einschließlich Netzmanagementfunktionen und -diensten im Sinne des Artikels 17 der genannten Verordnung, sowie Dienste, die in der Erzeugung, Verarbeitung und Formatierung von Daten sowie deren Übermittlung an den allgemeinen Luftverkehr zum Zweck der Flugsicherung mit kritischer Bedeutung für die Flugsicherheit bestehen;
- (17) „ATM/ANS-System“ bezeichnet jede Kombination von Systemen im Sinne des Artikels 2 Nummer 33 der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX;
- (18) „ATM-Masterplan“ bezeichnet das in Artikel 2 Nummer 14 der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX genannte Dokument;
- (19) „Fluginformationsdienst“ bezeichnet einen Dienst zur Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind;
- (20) „allgemeiner Luftverkehr“ bezeichnet alle im Einklang mit den Verfahren der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) durchgeführten Bewegungen von zivilen und Staatsluftfahrzeugen;
- (21) „internationale Richtlinien und Empfehlungen“ bezeichnet internationale Richtlinien und Empfehlungen, die gemäß Artikel 37 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von der ICAO angenommen wurden;
- (22) „Bodenabfertigungsdienst“ bezeichnet jeden an Flugplätzen erbrachten Dienst, der sicherheitsrelevante Tätigkeiten in den Bereichen administrative Abfertigung und

Überwachung am Boden, Fluggastabfertigung, Gepäckabfertigung, Fracht- und Postabfertigung, Vorfelddienste, Luftfahrzeugservice, Betankungsdienste, Instandhaltung, Flugbetriebs- und Besatzungsdienste, Transportdienste am Boden sowie Bordverpflegungsdienste (Catering) umfasst;

- (23) „gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post zwischen zwei verschiedenen Flugplätzen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen;
- (24) „Sicherheitsleistung“ bezeichnet die Sicherheitsbilanz eines Mitgliedstaates, der Union oder einer Organisation gemäß seinen/ihren Sicherheitsleistungszielen und -indikatoren;
- (25) „Sicherheitsleistungsindikator“ bezeichnet einen Parameter zur Überwachung und Bewertung der Sicherheitsleistung;
- (26) „Sicherheitsleistungsziel“ bezeichnet ein geplantes oder angestrebtes Ziel für die Einhaltung der Sicherheitsleistungsindikatoren während eines bestimmten Zeitraums;
- (27) „Luftfahrzeug“ bezeichnet eine Maschine, die sich aufgrund von Reaktionen der Luft, mit Ausnahme von Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche, in der Atmosphäre halten kann;
- (28) „nicht eingebaute Ausrüstung“ bezeichnet jede an Bord eines Luftfahrzeugs befindliche Ausrüstung, die nicht in das Luftfahrzeug eingebaut ist und Auswirkungen auf die Sicherheit haben kann;
- (29) „unbemanntes Luftfahrzeug“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, das ohne einen an Bord befindlichen Piloten betrieben wird oder werden soll;
- (30) „Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen“ bezeichnet eine Ausrüstung, ein Gerät, ein Zubehörteil, eine Software oder ein Zusatzteil, die/das für den sicheren Betrieb eines unbemannten Luftfahrzeugs erforderlich ist;
- (31) „in einem Mitgliedstaat eingetragenes Luftfahrzeug“ bzw. „in einem Drittland eingetragenes Luftfahrzeug“ bezeichnet ein gemäß den internationalen Richtlinien und Empfehlungen zu Anhang 7 des Abkommens von Chicago (Staatszugehörigkeit und Eintragungszeichen von Luftfahrzeugen) eingetragenes Luftfahrzeug;
- (32) „Staatsluftfahrzeug“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, das für die Durchführung von Tätigkeiten oder Diensten für das Militär, den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, die Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzt wird, die unter der Kontrolle und Verantwortung eines Mitgliedstaates im öffentlichen Interesse von einer mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Stelle durchgeführt werden;
- (33) „einheitlicher europäischer Luftraum“ bezeichnet den Luftraum des Gebiets, auf das die Verträge Anwendung finden, sowie jeden anderen Luftraum, in dem Mitgliedstaaten die Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX gemäß Artikel 1 Absatz 4 der genannten Verordnung anwenden;
- (34) „zuständige nationale Behörde“ bezeichnet eine oder mehrere von einem Mitgliedstaat benannte Stelle(n), die über die erforderlichen Befugnisse und übertragenen Zuständigkeiten verfügt/verfügen, um gemäß dieser Verordnung und den auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung zu erfüllen.

*Artikel 4***Grundsätze für Maßnahmen im Rahmen dieser Verordnung**

1. Die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur müssen, wenn sie Maßnahmen im Rahmen dieser Verordnung treffen,
  - (a) den Stand der Technik und empfehlenswerte Verfahren in der Luftfahrt berücksichtigen und den weltweiten Erfahrungen in der Luftfahrt sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf den jeweiligen Gebieten Rechnung tragen;
  - (b) sich auf die besten verfügbaren Nachweise und Analysen stützen;
  - (c) eine unmittelbare Reaktion auf ermittelte Ursachen von Unfällen, schweren Störungen und absichtlichen Verstößen gegen Sicherheitsbestimmungen ermöglichen;
  - (d) gegenseitige Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Bereichen der Flugsicherheit sowie zwischen der Flugsicherheit und anderen technischen Gebieten der Luftfahrtregulierung berücksichtigen;
  - (e) soweit möglich, Anforderungen auf eine Weise festlegen, die auf die zu erreichenden Ziele ausgerichtet ist und es ermöglicht, diese Ziele auf unterschiedlichen Wegen zu erreichen;
  - (f) die Zusammenarbeit und eine effiziente Ressourcennutzung durch die Behörden auf Unionsebene und der Ebene der Mitgliedstaaten fördern;
  - (g) soweit möglich, rechtlich nicht bindende Maßnahmen treffen, einschließlich Aktionen zur Förderung der Sicherheit;
  - (h) die internationalen Verpflichtungen der Union und der Mitgliedstaaten im Bereich der Zivilluftfahrt berücksichtigen.
2. Die gemäß dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen müssen Art und Risiko der Tätigkeit widerspiegeln, auf die sie sich beziehen, und in einem angemessenen Verhältnis zu Art und Risiko dieser Tätigkeit stehen. Soweit für die betreffende Tätigkeit erforderlich, berücksichtigen die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur bei der Ausarbeitung und Verabschiedung dieser Maßnahmen
  - (a) die Frage, ob neben der Flugbesatzung weitere Personen an Bord befördert werden, insbesondere ob der Betrieb öffentlich zugänglich ist;
  - (b) die Frage, inwieweit Dritte oder Gegenstände am Boden durch die Tätigkeit gefährdet werden könnten;
  - (c) die Komplexität und Leistungsfähigkeit des betreffenden Luftfahrzeugs;
  - (d) den Zweck des Flugs und die Art des genutzten Luftraums;
  - (e) Art, Umfang und Komplexität des Betriebs oder der Tätigkeit, darunter gegebenenfalls Umfang und Art des von der zuständigen Organisation oder Person abgefertigten Verkehrs;
  - (f) die Frage, inwieweit Personen, die die mit dem Betrieb verbundenen Risiken betreffen könnten, diese Risiken bewerten und begrenzen können;
  - (g) die Ergebnisse früherer Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten.

## KAPITEL II

### FLUGSICHERHEITSMANAGEMENT

#### *Artikel 5*

#### **Europäisches Flugsicherheitsprogramm**

1. Nach Konsultation der Agentur verabschiedet und veröffentlicht die Kommission ein Dokument, in dem sie die Funktionsweise des europäischen Flugsicherheitsystems beschreibt und die Vorschriften, Tätigkeiten und Verfahren aufführt, die zum Management der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union gemäß dieser Verordnung angewandt werden (das „europäische Flugsicherheitsprogramm“), und aktualisiert dieses erforderlichenfalls.
2. Das europäische Flugsicherheitsprogramm umfasst mindestens eine Beschreibung
  - (a) der Strategien, Ziele und Ressourcen im Bereich der europäischen Flugsicherheit;
  - (b) des Risikomanagements im Bereich der europäischen Flugsicherheit;
  - (c) der Gewährleistung der europäischen Flugsicherheit;
  - (d) der Förderung der europäischen Flugsicherheit.

Zudem muss das europäische Flugsicherheitsprogramm das Verfahren zur Entwicklung, Verabschiedung, Aktualisierung und Durchführung des in Artikel 6 genannten europäischen Plans für Flugsicherheit enthalten, bei dem eine enge Beteiligung der Mitgliedstaaten und relevanten Interessengruppen sicherzustellen ist.

#### *Artikel 6*

#### **Europäischer Plan für Flugsicherheit**

1. Die Agentur entwickelt, verabschiedet und veröffentlicht einen europäischen Plan für Flugsicherheit und aktualisiert diesen anschließend mindestens einmal jährlich. Auf der Grundlage einer Prüfung der einschlägigen Sicherheitsinformationen sind in dem europäischen Plan für Flugsicherheit die wichtigsten Sicherheitsrisiken für das europäische Flugsicherheitsystem zu nennen und die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken darzulegen.
2. Die Agentur dokumentiert in einem speziellen Sicherheitsrisikoportfolio die in Absatz 1 genannten Sicherheitsrisiken und überwacht die Umsetzung der jeweiligen Abhilfemaßnahmen durch die betreffenden Parteien, wobei sie bei Bedarf auch Sicherheitsleistungsindikatoren festlegt.
3. In dem europäischen Plan für Flugsicherheit wird unter Berücksichtigung der in Artikel 1 genannten Ziele ein annehmbares Niveau der Sicherheitsleistung in der Union bestimmt, dessen Erreichung die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur gemeinsam anstreben müssen.

#### *Artikel 7*

#### **Nationales Flugsicherheitsprogramm**

1. Jeder Mitgliedstaat erstellt in Bezug auf die seiner Verantwortung unterliegenden Luftfahrttätigkeiten ein nationales Flugsicherheitsprogramm für das Flugsicherheitsmanagement in der Zivilluftfahrt (das „nationale Flugsicherheitsprogramm“). Dieses Programm muss in einem angemessenen Verhältnis zu Umfang und Komplexität dieser Tätigkeiten stehen und mit dem europäischen Flugsicherheitsprogramm vereinbar sein.
2. Das nationale Flugsicherheitsprogramm umfasst mindestens die folgenden Bestandteile:
  - (a) Strategien, Ziele und Ressourcen im Bereich der Flugsicherheit;
  - (b) das Risikomanagement im Bereich der Flugsicherheit;
  - (c) die Gewährleistung der Flugsicherheit;
  - (d) die Förderung der Flugsicherheit.
3. In dem nationalen Flugsicherheitsprogramm wird unter Berücksichtigung der in Artikel 1 genannten Ziele und des in Artikel 6 Absatz 3 genannten annehmbaren Niveaus der Sicherheitsleistung ein annehmbares Niveau der Sicherheitsleistung bestimmt, das bei den Luftfahrttätigkeiten unter der Verantwortung des betreffenden Mitgliedstaates auf nationaler Ebene zu erreichen ist.

#### *Artikel 8*

#### **Nationaler Plan für Flugsicherheit**

1. Dem nationalen Flugsicherheitsprogramm wird ein nationaler Plan für Flugsicherheit beigelegt. Auf der Grundlage einer Prüfung der einschlägigen Sicherheitsinformationen nennt jeder Mitgliedstaat in dem Plan die wichtigsten Sicherheitsrisiken für sein nationales Flugsicherheitssystem in der Zivilluftfahrt und legt die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken dar.
2. Der nationale Plan für Flugsicherheit muss die im europäischen Plan für Flugsicherheit genannten Risiken und Maßnahmen umfassen, soweit sie für den betreffenden Mitgliedstaat relevant sind. Der Mitgliedstaat informiert die Agentur, welche der im europäischen Plan für Flugsicherheit genannten Risiken und Maßnahmen seiner Ansicht nach für das nationale Flugsicherheitssystem nicht relevant sind, und begründet dies.

### **KAPITEL III**

## **MATERIELLE ANFORDERUNGEN**

#### *ABSCHNITT I*

#### **Lufttüchtigkeit und Umweltschutz**

#### *Artikel 9*

#### **Grundlegende Anforderungen**

Die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeuge sowie ihre Motoren, Propeller, Teile und nicht eingebauten Ausrüstungen müssen die in Anhang II genannten grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit und

hinsichtlich ihrer Lärmentwicklung und Emissionen die in Anhang III genannten grundlegenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen erfüllen.

#### *Artikel 10*

##### **Konformität**

1. Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i genannten Luftfahrzeugen sowie ihren Motoren, Propellern, Teilen und nicht eingebauten Ausrüstungen wird die Einhaltung des Artikels 9 gemäß den Artikeln 11 bis 16 sichergestellt.
2. Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a genannten Luftfahrzeugen sowie ihren Motoren, Propellern und Teilen wird die Einhaltung des Artikels 9 gemäß den Artikeln 11 und 12 sowie Artikel 15 Absatz 1 sichergestellt.

#### *Artikel 11*

##### **Konstruktion von Erzeugnissen**

Für die Konstruktion von Erzeugnissen ist eine Zertifizierung erforderlich, aufgrund deren eine Musterzulassung erteilt wird. Änderungen an der Musterzulassung bedürfen ebenfalls der Zertifizierung, wozu eine Änderungszulassung einschließlich ergänzender Musterzulassungen erteilt wird. Auch für Reparaturverfahren ist eine Zertifizierung erforderlich, aufgrund deren eine Genehmigung erteilt wird.

Eine solche Musterzulassung, Änderungszulassung oder Genehmigung von Reparaturverfahren wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Konstruktion des Erzeugnisses der gemäß dem in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i genannten delegierten Rechtsakt festgelegten Musterzulassungsbasis entspricht und die Konstruktion des Erzeugnisses keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, aufgrund deren das Erzeugnis nicht auf umweltverträgliche oder sichere Weise betrieben werden kann.

Eine solche Musterzulassung, Änderungszulassung oder Genehmigung von Reparaturverfahren kann von einer gemäß Artikel 15 genehmigten Organisation, die gemäß dem in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe k genannten delegierten Rechtsakt zur Erteilung dieser Zulassungen oder Genehmigungen berechtigt ist, auch ohne einen solchen Antrag erteilt werden, sofern sie sich davon überzeugt hat, dass die Konstruktion des Erzeugnisses die in Unterabsatz 2 genannten Bedingungen erfüllt.

Für die Konstruktion von Motoren und Propellern, die als Teil der Konstruktion eines Luftfahrzeugs gemäß diesem Artikel zertifiziert sind, ist keine eigene Musterzulassung erforderlich.

#### *Artikel 12*

##### **Konstruktion von Teilen**

Soweit in den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakten nichts anderes festgelegt ist, bedarf die Konstruktion von Teilen der Zertifizierung, aufgrund deren eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wird.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Konstruktion des Teils der gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii festgelegten Zertifizierungsgrundlage entspricht.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis kann von einer gemäß Artikel 15 zugelassenen Organisation, die gemäß dem in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe k genannten delegierten Rechtsakt zur Erteilung dieser Zulassungen/Zeugnisse berechtigt ist, auch ohne einen solchen Antrag erteilt werden, sofern sie sich davon überzeugt hat, dass die Konstruktion des Teils der gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii festgelegten Zertifizierungsgrundlage entspricht.

Für die Konstruktion von Teilen, die als Teil der Konstruktion eines Erzeugnisses gemäß Artikel 11 zertifiziert sind, ist keine eigene Zulassung/kein eigenes Zeugnis erforderlich.

### *Artikel 13*

#### **Konstruktion von nicht eingebauter Ausrüstung**

Soweit in den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen, bedarf die Konstruktion nicht eingebauter Ausrüstungen einer Zertifizierung, aufgrund deren eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wird.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Konstruktion der nicht eingebauten Ausrüstung der gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii festgelegten Zertifizierungsgrundlage entspricht.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis kann von einer gemäß Artikel 15 zugelassenen Organisation, die gemäß dem in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe k genannten delegierten Rechtsakt zur Erteilung dieser Zulassungen/Zeugnisse oder Genehmigungen berechtigt ist, auch ohne einen solchen Antrag erteilt werden, sofern sie sich davon überzeugt hat, dass die Konstruktion der nicht eingebauten Ausrüstung der gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii festgelegten Zertifizierungsgrundlage entspricht.

### *Artikel 14*

#### **Einzelne Luftfahrzeuge**

Einzelne Luftfahrzeuge bedürfen einer Zertifizierung, aufgrund deren ein Lufttüchtigkeitszeugnis und, soweit dies in den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen ist, ein Lärmzeugnis erteilt wird.

Diese Zeugnisse werden auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Luftfahrzeug der gemäß Artikel 11 zertifizierten Konstruktion entspricht und den für einen sicheren und umweltverträglichen Betrieb erforderlichen Zustand aufweist.

### *Artikel 15*

#### **Organisationen**

1. Soweit die gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakte nichts anderes vorsehen, bedürfen Organisationen, die für die Konstruktion und Herstellung von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung verantwortlich sind, der Zertifizierung, aufgrund deren eine Genehmigung erteilt wird.

Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die in den gemäß Artikel 18 erlassenen

delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen. In der Genehmigung werden die der Organisation gewährten Rechte und der Umfang der Genehmigung vermerkt.

2. Soweit die gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakte nichts anderes vorsehen, bedürfen Organisationen, die für die Instandhaltung und die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung verantwortlich sind, der Zertifizierung, aufgrund deren eine Genehmigung erteilt wird.

Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die in den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen. In der Genehmigung werden die der Organisation gewährten Rechte und der Umfang der Genehmigung vermerkt.

3. Soweit in den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen, bedürfen die an der Schulung des Personals gemäß Artikel 16 beteiligten Organisationen der Zertifizierung, aufgrund deren eine Genehmigung erteilt wird.

Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die in den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen. In der Genehmigung werden die der Organisation gewährten Rechte und der Umfang der Genehmigung vermerkt.

#### *Artikel 16*

##### **Personal**

Soweit in den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen, bedarf das Personal, das für die Freigabe eines Erzeugnisses, eines Teils oder nicht eingebauter Ausrüstung nach der Instandhaltung verantwortlich ist, der Zertifizierung, aufgrund deren eine Lizenz erteilt wird.

Diese Lizenz wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er in der Lage ist, die mit seinen Rechten verbundenen Pflichten gemäß den in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen zu erfüllen. In der Lizenz werden die dem Personal gewährten Rechte sowie der Umfang der Lizenz vermerkt.

#### *Artikel 17*

##### **Ausnahmeregelungen**

1. Abweichend von den Artikeln 9, 10, 11 bzw. 12 gilt:
  - (a) Die Konformität der Konstruktion von Erzeugnissen und Teilen mit den in Artikel 9 genannten anwendbaren grundlegenden Anforderungen kann ohne Erteilung einer Zulassung/eines Zeugnisses geprüft werden, wenn die gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakte dies vorsehen. In diesem Fall sind in diesen delegierten Rechtsakten die Bedingungen und Verfahren für eine solche Prüfung festzulegen. Diese delegierten Rechtsakte können vorsehen, dass die für die Konstruktion und Herstellung dieser Erzeugnisse und Teile verantwortliche Organisation eine

Erklärung darüber abgeben kann, dass die Konstruktion der Erzeugnisse und der Teile die grundlegenden Anforderungen sowie die Einzelspezifikationen erfüllt, die gemäß den nach Artikel 18 Absatz 1 Ziffer i erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, um die Konformität der Konstruktion mit den grundlegenden Anforderungen sicherzustellen;

- (b) wenn die Konstruktion eines Luftfahrzeugs den in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen nicht entspricht, kann eine eingeschränkte Musterzulassung erteilt werden. In diesem Fall wird die Musterzulassung auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Konstruktion des Luftfahrzeugs besonderen Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit entspricht, die im Einklang mit den gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, und angesichts der beabsichtigten Nutzung des Luftfahrzeugs hinsichtlich der Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit angemessen ist.

2. Abweichend von den Artikeln 9, 10 bzw. 14 gilt:

- (a) Im Einklang mit den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakten wird ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein eingeschränktes Lärmzeugnis für Luftfahrzeuge erteilt, deren Konstruktion Gegenstand einer Erklärung gemäß Absatz 1 Buchstabe a ist oder die im Einklang mit Absatz 1 Buchstabe b eine eingeschränkte Musterzulassung erhalten haben. In diesem Fall werden die Zeugnisse auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Luftfahrzeug dieser Konstruktion entspricht und den für einen sicheren und umweltverträglichen Betrieb erforderlichen Zustand aufweist;
- (b) im Einklang mit den gemäß Artikel 18 erlassenen delegierten Rechtsakten kann eine Fluggenehmigung erteilt werden, um den Betrieb von Luftfahrzeugen zu gestatten, die weder über ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis noch über ein gültiges eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen. In diesem Fall wird die Fluggenehmigung auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass mit dem Luftfahrzeug Flüge unter Normalbedingungen sicher durchgeführt werden können.

Die Fluggenehmigung kann von einer gemäß Artikel 15 zugelassenen Organisation, die gemäß dem in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe k genannten delegierten Rechtsakt zur Erteilung dieser Fluggenehmigungen berechtigt ist, auch ohne einen solchen Antrag erteilt werden, sofern sie sich davon überzeugt hat, dass mit dem Luftfahrzeug Flüge unter Normalbedingungen sicher durchgeführt werden können.

Die Fluggenehmigung ist im Einklang mit diesen delegierten Rechtsakten angemessen zu beschränken, um insbesondere die Sicherheit Dritter zu gewährleisten.

### *Artikel 18*

#### **Befugnisübertragung**

1. Hinsichtlich der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeuge sowie deren Motoren, Propellern, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 117 zu erlassen, um folgende Aspekte detailliert zu regeln:

- (a) die Bedingungen, unter denen die Agentur gemäß Artikel 66 Folgendes festlegt und dem Antragsteller mitteilt:
- i) die Musterzulassungsbasis, die auf ein Erzeugnis hinsichtlich der Erteilung der Musterzulassung gemäß Artikel 11 und Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b anzuwenden ist;
  - ii) die Zertifizierungsgrundlage, die auf ein Teil oder eine nicht eingebaute Ausrüstung hinsichtlich der Zertifizierung gemäß den Artikeln 12 und 13 anzuwenden ist;
  - iii) die besonderen Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit von Luftfahrzeugen, die gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe a für ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein eingeschränktes Lärmzeugnis in Frage kommen;
- (b) die Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen der Agentur gemäß Artikel 66, mit der die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen sichergestellt werden soll, sowie Bedingungen für die Genehmigung von Nachweisverfahren als Alternative zu diesen verbindlichen Informationen;
- (c) die besonderen Bedingungen für die Konformität der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii genannten Luftfahrzeuge mit den in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen;
- (d) die Bedingungen für die Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der Zeugnisse nach den Artikeln 11, 12, 13 und 14 sowie Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 17 Absatz 2, darunter
- i) die Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich bzw. nicht erforderlich sind;
  - ii) die Bedingungen für die Geltungsdauer dieser Zulassungen/Zeugnisse sowie für die Verlängerung dieser Zulassungen/Zeugnisse im Falle einer Befristung;
  - iii) die Bedingungen für die Ausstellung und Verwendung von eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnissen und eingeschränkten Lärmzeugnissen gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe a;
  - iv) die Bedingungen für die Ausstellung und Verwendung von Fluggenehmigungen gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b;
  - v) die betrieblichen Eignungsdaten, darunter
    - der Mindestlehrplan für die Ausbildung des freigabeberechtigten Personals zur Erlangung der Musterberechtigung;
    - der Mindestlehrplan für die Pilotenausbildung zur Erlangung der Musterberechtigung und die Referenzdaten für den Nachweis der objektiven Qualifizierung bezüglich der betreffenden Simulatoren;

- gegebenenfalls die Basis-Mindestausrüstungsliste;
  - die für die Flugbegleiter relevanten Daten zum Luftfahrzeugmuster;
  - zusätzliche Spezifikationen zur Gewährleistung der Einhaltung des Abschnitts III dieses Kapitels;
- vi) die Bedingungen für die Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung;
- vii) die Bedingungen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen;
- (e) zusätzliche Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung, deren Konstruktion bereits zertifiziert ist, soweit diese erforderlich sind, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Verbesserungen der Sicherheit zu unterstützen;
- (f) die Bedingungen für die Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der Genehmigungen nach Artikel 15, einschließlich Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Genehmigungen erforderlich bzw. nicht erforderlich sind;
- (g) die Bedingungen für die Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der Lizenzen nach Artikel 16, einschließlich Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Lizenzen erforderlich sind;
- (h) die Rechte und Pflichten der Inhaber von Zulassungen/Zeugnissen, die gemäß diesem Abschnitt erteilt wurden, sowie der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a abgegeben haben;
- (i) die Bedingungen für die Festlegung der Einzelspezifikationen für die Konstruktion von Erzeugnissen und Teilen, die Gegenstand einer Erklärung gemäß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a sind;
- (j) die Bedingungen und Verfahren für die Prüfung der Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit der Konstruktion von Erzeugnissen und Teilen gemäß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a, ohne dass dabei eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wird, einschließlich der Bedingungen und Beschränkungen für den Betrieb;
- (k) die Bedingungen, unter denen Organisationen, die eine Genehmigung gemäß Artikel 15 erhalten haben, ermächtigt werden können, Zulassungen/Zeugnisse gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 sowie Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b zu erteilen;
- (l) die Bedingungen für die Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen, Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und anderer die Lufttüchtigkeit betreffender Unterlagen, die nach dem Recht eines Drittlandes erteilt wurden, für die Zwecke des Artikels 57.
2. Hinsichtlich der Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit von Luftfahrzeugen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b sowie ihrer Motoren, Propeller, Teile und nicht eingebauten Ausrüstungen wird der Kommission die Befugnis übertragen, die Anhänge II und III zu ändern oder zu ergänzen und hierzu delegierte Rechtsakte

gemäß Artikel 117 zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher oder wissenschaftlicher Entwicklungen oder Nachweise im Bereich der Lufttüchtigkeit oder Umweltverträglichkeit erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

*Abschnitt II*

**Fliegendes Personal**

*Artikel 19*

**Grundlegende Anforderungen**

Piloten und Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b befasst sind, sowie Flugsimulationsübungsgeräte, Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und flugmedizinischen Untersuchung dieser Piloten und Flugbegleiter eingesetzt werden bzw. mitwirken, müssen den in Anhang IV festgelegten grundlegenden Anforderungen entsprechen.

*Artikel 20*

**Piloten**

1. Soweit durch gemäß Artikel 25 erlassene delegierte Rechtsakte nichts anderes festgelegt ist, unterliegen Piloten der Zertifizierung und erhalten eine Pilotenlizenz und ein ärztliches Zeugnis, die dem durchzuführenden Flugbetrieb entsprechen.
2. Eine Pilotenlizenz wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die gemäß Artikel 25 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 19 genannten grundlegenden Anforderungen betreffend theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten, Sprachkenntnisse und Erfahrung sicherzustellen.
3. Ein ärztliches Zeugnis für Piloten wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die gemäß Artikel 25 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 19 genannten grundlegenden Anforderungen betreffend medizinische Tauglichkeit sicherzustellen.
4. In den Pilotenlizenzen und ärztlichen Zeugnissen für Piloten werden die dem Piloten gewährten Rechte vermerkt.

*Artikel 21*

**Flugbegleiter**

Im gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Flugbegleiter unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Bescheinigung.

Wenn in gemäß Artikel 25 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, unterliegen auch Flugbegleiter, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, der Zertifizierung und erhalten eine Bescheinigung.

Diese Bescheinigungen werden auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die gemäß Artikel 25

erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 19 genannten grundlegenden Anforderungen betreffend theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten und medizinische Tauglichkeit sicherzustellen.

#### *Artikel 22*

##### **Ausbildungsorganisationen und flugmedizinische Zentren**

Soweit durch gemäß Artikel 25 erlassene delegierte Rechtsakte nichts anderes festgelegt ist, unterliegen Ausbildungsorganisationen und flugmedizinische Zentren für Piloten und Flugbegleiter der Zertifizierung und erhalten eine Genehmigung.

Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die gemäß Artikel 25 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 19 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

In der Genehmigung werden die der Organisation gewährten Rechte vermerkt.

#### *Artikel 23*

##### **Flugsimulationsübungsgeräte**

Soweit durch gemäß Artikel 25 erlassene delegierte Rechtsakte nichts anderes festgelegt ist, unterliegen alle für die Ausbildung von Piloten verwendeten Flugsimulationsübungsgeräte der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung.

Diese Zulassung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Gerät die Vorschriften erfüllt, die durch die gemäß Artikel 25 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 19 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

#### *Artikel 24*

##### **Lehrberechtigte und Prüfer**

Soweit durch gemäß Artikel 25 erlassene delegierte Rechtsakte nichts anderes festgelegt ist, unterliegen Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulatorenausbildung, die Ausbildung von Flugbegleitern oder die Bewertung der Befähigung eines Piloten oder Flugbegleiters verantwortlich sind, sowie flugmedizinische Sachverständige der Zertifizierung und erhalten ein Zeugnis.

Dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die gemäß Artikel 25 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 19 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

In dem Zeugnis werden die gewährten Rechte vermerkt.

#### *Artikel 25*

##### **Befugnisübertragung**

1. Für Piloten und Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b befasst sind, sowie für Flugsimulationsübungsgeräte, Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und flugmedizinischen Untersuchung dieser Piloten und Flugbegleiter eingesetzt werden

bzw. mitwirken, ist die Kommission aufgrund von Artikel 117 befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

- (a) die verschiedenen Berechtigungen für die in Artikel 20 genannten für die unterschiedlichen Arten von Tätigkeiten geeigneten Pilotenlizenzen und ärztlichen Zeugnisse für Piloten;
  - (b) die Bedingungen für die Anerkennung der Ausbildung und Erfahrung mit Luftfahrzeugen, die nicht dieser Verordnung unterliegen, für die Zwecke des Erwerbs der in Artikel 20 Absatz 2 genannten Pilotenlizenzen;
  - (c) die Bedingungen für die Umwandlung von auf der Grundlage der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten erteilten nationalen Pilotenlizenzen und nationalen Flugingenieurlicenzen in die in Artikel 20 Absatz 2 genannten Pilotenlizenzen sowie die Bedingungen für die Umwandlung von auf der Grundlage der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten ausgestellten nationalen ärztlichen Zeugnissen in die in Artikel 20 Absatz 3 genannten ärztlichen Zeugnisse für Piloten;
  - (d) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der Lizenzen, Berechtigungen für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Genehmigungen, Bescheinigungen und Zulassungen/Zeugnisse im Sinne der Artikel 20, 21, 22, 23 und 24;
  - (e) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der Lizenzen, Berechtigungen, ärztlichen Zeugnisse, Genehmigungen, Bescheinigungen und Zulassungen/Zeugnisse im Sinne der Artikel 20, 21, 22, 23 und 24, einschließlich der Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Lizenzen, Berechtigungen, ärztlichen Zeugnisse, Genehmigungen, Bescheinigungen und Zulassungen/Zeugnisse jeweils erforderlich sind bzw. nicht erforderlich sind;
  - (f) die Bedingungen für die Anerkennung von Pilotenlizenzen, ärztlichen Zeugnissen für Piloten und Flugbegleiterbescheinigungen, die gemäß den Rechtsvorschriften eines Drittlandes erteilt wurden, für die Zwecke des Artikel 57;
  - (g) die Bedingungen für die Anordnung eines Verbots, einer Einschränkung oder bestimmter Auflagen aus Sicherheitsgründen für die in diesem Abschnitt geregelten Tätigkeiten.
2. Für Piloten und Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b befasst sind, sowie für Flugsimulationsübungsgeräte, Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und flugmedizinischen Untersuchung dieser Piloten und Flugbegleiter eingesetzt werden bzw. mitwirken, ist die Kommission befugt, Anhang IV zu ändern oder zu ergänzen und hierzu delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 117 zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher oder wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf das fliegende Personal erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.
3. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Vorschriften umfassen erforderlichenfalls auch Bestimmungen für die Erteilung aller Arten von Pilotenlizenzen und Berechtigungen, die nach dem Abkommen von Chicago erforderlich sind. Diese Vorschriften können auch Bestimmungen für die Erteilung anderer Arten von Lizenzen und Berechtigungen umfassen.

*ABSCHNITT III***Flugbetrieb***Artikel 26***Grundlegende Anforderungen**

Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang V und, falls anwendbar, Anhang VII und VIII entsprechen.

*Artikel 27***Betreiber**

1. Im gewerblichen Luftverkehr tätige Betreiber mit einer Hauptniederlassung in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die gemäß Artikel 28 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 26 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen. In dieser Zulassung/diesem Zeugnis werden die dem Betreiber gewährten Rechte sowie der Umfang des Betriebs vermerkt.

2. Wenn in gemäß Artikel 28 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, unterliegen auch Betreiber, die in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig sind oder eine Hauptniederlassung haben und nicht im gewerblichen Luftverkehr tätig sind, der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die gemäß Artikel 28 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 26 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen. In dieser Zulassung/diesem Zeugnis werden die dem Betreiber gewährten Rechte sowie der Umfang des Betriebs vermerkt.

Abweichend von Unterabsatz 1 und wenn in gemäß Artikel 28 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, können Betreiber, die im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig sind oder eine Hauptniederlassung haben und nicht im gewerblichen Luftverkehr tätig sind, erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit dem Betrieb unter Einhaltung der in Artikel 26 genannten grundlegenden Anforderungen verbunden sind.

3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Betrieb von Luftfahrzeugen im einheitlichen europäischen Luftraum durch einen Betreiber, der außerhalb des Gebiets, in dem die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig ist oder eine Hauptniederlassung hat, für den jedoch Mitgliedstaaten die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats im Sinne des Abkommens von Chicago wahrnehmen, sowie das an diesem Betrieb beteiligte Personal und die diesem Betrieb beteiligten

Organisationen ein Sicherheitsniveau erreichen, das dem der durch diese Verordnung festgelegten gleichwertig ist.

#### *Artikel 28*

#### **Befugnisübertragung**

1. Für den Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b ist die Kommission aufgrund von Artikel 117 befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:
  - (a) die spezifischen Bedingungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen gemäß den in Artikel 26 genannten grundlegenden Anforderungen;
  - (b) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 27 Absätze 1 und 2, einschließlich der Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos je nach Gegebenheit solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich oder Erklärungen zulässig sind;
  - (c) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 27 Absätze 1 und 2 genannten Zulassungen/Zeugnisse und der Betreiber, die Erklärungen aufgrund der in Buchstabe b genannten detaillierten Vorschriften abgeben;
  - (d) die von den in Artikel 27 Absätze 1 und 2 genannten Betreibern und den Angehörigen ihres fliegenden Personals zu erfüllenden Bedingungen im Hinblick auf Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten sowie im Hinblick auf Ruhezeiten für Angehörige des fliegenden Personals;
  - (e) die zusätzlichen Anforderungen zur Gewährleistung der Einhaltung der in Artikel 26 genannten grundlegenden Anforderungen, die Anwendung finden auf Betreiber, die in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig sind oder eine Hauptniederlassung haben, wenn diese Betreiber Code-Sharing- oder Wet-Lease-Vereinbarungen mit Betreibern schließen, die außerhalb dieses Gebiets niedergelassen oder ansässig sind oder eine Hauptniederlassung haben;
  - (f) die zur Einhaltung der in Artikel 26 genannten grundlegenden Anforderungen erforderlichen Bedingungen und Verfahren im Hinblick auf die Genehmigung einzelner Flugzeitspezifikationsregelungen durch die zuständigen nationalen Behörden und die Abgabe von Stellungnahmen der Agentur zu diesen Regelungen gemäß Artikel 65 Absatz 7;
  - (g) die Bedingungen für die Anordnung eines Verbots, einer Einschränkung oder bestimmter Auflagen aus Sicherheitsgründen für den Betrieb von Luftfahrzeugen.
2. Für den Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b ist die Kommission befugt, Anhang V und gegebenenfalls die Anhänge VII und VIII zu ändern oder zu ergänzen und hierzu gemäß Artikel 117 delegierte Rechtsakte zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf den Flugbetrieb erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

#### *Abschnitt IV*

#### **Flugplätze**

*Artikel 29***Grundlegende Anforderungen**

Flugplätze, Flugplatzausrüstungen, der Flugplatzbetrieb und die Erbringung von Bodenabfertigungs- und Vorfeldmanagementdiensten auf Flugplätzen müssen den in Anhang VII und, falls anwendbar, den in Anhang VIII festgelegten grundlegenden Anforderungen entsprechen.

*Artikel 30***Zertifizierung von Flugplätzen**

1. Flugplätze unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis. Änderungen dieser Zulassung/dieses Zeugnisses bedürfen ebenfalls der Zertifizierung, wobei ein Änderungszeugnis erteilt wird.

Die Zulassung/das Zeugnis und das Änderungszeugnis werden auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass der Flugplatz der Zertifizierungsgrundlage nach Absatz 2 entspricht und dass der Flugplatz keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen.

Die Zulassungen/Zeugnisse erstrecken sich auf den Flugplatz und seine Sicherheitsausrüstung.

2. Die Zertifizierungsgrundlage für einen Flugplatz umfasst:
  - (a) die für die Flugplatzart geltenden Zertifizierungsspezifikationen,
  - (b) die Bestimmungen, für die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau anerkannt wurde,
  - (c) die besonderen technischen Einzelspezifikationen, die erforderlich sind, wenn aufgrund der Gestaltungsmerkmale eines bestimmten Flugplatzes oder aufgrund der Betriebspraxis Bestimmungen der in Buchstabe a genannten Zertifizierungsspezifikationen nicht mehr angemessen oder nicht mehr geeignet sind, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 29 zu gewährleisten.

*Artikel 31***Sicherheitskritische Flugplatzausrüstungen**

1. Soweit dies in den aufgrund von Artikel 34 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen ist, bedürfen sicherheitskritische Flugplatzausrüstungen, die auf Flugplätzen, die dieser Verordnung unterliegen, eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen, der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Die Zulassung/das Zeugnis für solche Ausrüstungen wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Ausrüstungen die Einzelspezifikationen erfüllen, die aufgrund von Artikel 34 festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 29 sicherzustellen;

2. Abweichend von Absatz 1 und wenn in aufgrund von Artikel 34 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, können Organisationen, die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von sicherheitskritischen Flugplatzausrüstungen befasst sind, erklären, dass diese sicherheitskritischen

Flugplatzausrüstungen den in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen entsprechen.

#### *Artikel 32*

### **Organisationen**

1. Für den Betrieb von Flugplätzen zuständige Organisationen unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die aufgrund von Artikel 34 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

In dieser Zulassung/diesem Zeugnis werden die der zugelassenen Organisation gewährten Rechte sowie der Umfang der Zulassung/des Zeugnisses vermerkt.

2. Organisationen, die für die Erbringung von Bodenabfertigungs- und Vorfeldmanagementdiensten auf Flugplätzen zuständig sind, die dieser Verordnung unterliegen, haben zu erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den Diensten unter Einhaltung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen verbunden sind.

#### *Artikel 33*

### **Schutz der Flugplatzumgebung**

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Flugplätze in ihrem Hoheitsgebiet vor Handlungen und Entwicklungen in deren Umgebung geschützt sind, die unannehmbare Gefahren für Luftfahrzeuge, die den Flugplatz nutzen, hervorrufen können.
2. Die in Artikel 32 Absatz 1 genannten Organisationen überwachen Handlungen und Entwicklungen, die unannehmbare Gefahren für die Sicherheit der Luftfahrt in der Umgebung des Flugplatzes, für dessen Betrieb sie verantwortlich sind, verursachen können. Sie treffen, soweit dies ihrem Einfluss unterliegt, die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Gefahren, und weisen, wo dies nicht der Fall ist, die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Flugplatz gelegen ist, auf diese Gefahren hin.

#### *Artikel 34*

### **Befugnisübertragung**

1. Für Flugplätze, sicherheitskritische Flugplatzausrüstungen, den Betrieb von Flugplätzen und die Erbringung von Bodenabfertigungs- und Vorfeldmanagementdiensten auf Flugplätzen ist die Kommission aufgrund von Artikel 117 befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:
  - (a) besondere Bedingungen für den Betrieb von Flugplätzen unter Einhaltung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen,

- (b) die Bedingungen für die Festlegung der für einen Flugplatz geltenden Zertifizierungsgrundlage gemäß Artikel 30 Absatz 2 für die Zwecke der Zertifizierung gemäß Artikel 30 Absatz 1 und deren Mitteilung an einen Antragsteller,
  - (c) die Bedingungen für die Festlegung der für sicherheitskritische Flugplatzausrüstungen geltenden Einzelspezifikationen für die Zwecke der Zertifizierung gemäß Artikel 31 Absatz 1 und deren Mitteilung an einen Antragsteller,
  - (d) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 30 genannten Zulassungen/Zeugnisse für Flugplätze, einschließlich Betriebsgrenzen aufgrund der spezifischen Flugplatzgestaltung;
  - (e) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 31 genannten Zulassungen/Zeugnisse für sicherheitskritische Flugplatzausrüstungen, einschließlich der Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos je nach Gegebenheit solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich oder Erklärungen zulässig sind,
  - (f) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 32 Absatz 1 genannten Zulassungen/Zeugnisse,
  - (g) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 30, Artikel 31 Absatz 1 und Artikel 32 Absatz 1 genannten Zeugnisse und der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 31 Absatz 2 abgeben;
  - (h) die Bedingungen und Verfahren für Erklärungen gemäß Artikel 32 Absatz 2 von Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste und Vorfeldmanagementdienste erbringen,
  - (i) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste und Vorfeldmanagementdienste erbringen und Erklärungen gemäß Artikel 32 Absatz 2 abgegeben haben,
  - (j) die Bedingungen für die Anerkennung und für die Umwandlung nationaler Zulassungen/Zeugnisse für Flugplätze, die auf der Grundlage der nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten erteilt wurden, in die in Artikel 30 genannten Zulassungen/Zeugnisse für Flugplätze, einschließlich von Maßnahmen, die von dem betreffenden Mitgliedstaat bereits auf der Grundlage gemeldeter Abweichungen von Anhang 14 des Abkommens von Chicago genehmigt wurden,
  - (k) die Bedingungen, unter denen der Betrieb von Flugplätzen oder die Tätigkeiten der in Artikel 32 Absatz 2 genannten Organisationen aus Sicherheitsgründen untersagt, beschränkt oder bestimmten Auflagen unterworfen werden können,
  - (l) die Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen gemäß Artikel 65 Absatz 6 durch die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden zur Gewährleistung der Sicherheit des Flugplatzbetriebs und der Flugplatzausrüstungen.
2. Für Flugplätze, Flugplatzausrüstungen, den Flugplatzbetrieb sowie Bodenabfertigungs- und Vorfeldmanagementdienste ist die Kommission befugt, Anhang VII und gegebenenfalls Anhang VIII zu ändern oder zu ergänzen und hierzu gemäß Artikel 117 delegierte Rechtsakte zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund

technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf die Flugplätze erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

*ABSCHNITT V*

**ATM/ANS**

*Artikel 35*

**Grundlegende Anforderungen**

Die Erbringung von ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang VIII und, falls anwendbar, Anhang VII entsprechen.

*Artikel 36*

**ATM/ANS-Anbieter**

1. Anbieter von ATM/ANS unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 35 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

In dieser Zulassung/diesem Zeugnis werden die gewährten Rechte sowie der Umfang der erbrachten Dienste vermerkt.

2. Abweichend von Absatz 1 können Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit den aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakten beschließen, dass Anbieter von Fluginformationsdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den unter Einhaltung der in Artikel 35 genannten grundlegenden Anforderungen erbrachten Diensten verbunden sind.

In diesem Fall teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission und der Agentur seinen Beschluss mit. Dieser Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und in den in Artikel 63 genannten Speicher der Agentur aufgenommen.

*Artikel 37*

**Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung und der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten beteiligt sind**

1. Soweit in den aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen, unterliegen Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung und der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten, von denen die Sicherheit oder die Interoperabilität abhängt, beteiligt sind, der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die aufgrund von

Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 35 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

In der Zulassung/dem Zeugnis werden die gewährten Rechte vermerkt.

2. Abweichend von Absatz 1 und wenn in aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, dürfen Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung und der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und -Komponenten, von denen die Sicherheit oder die Interoperabilität abhängt, beteiligt sind, erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den unter Einhaltung der in Artikel 35 genannten grundlegenden Anforderungen durchgeführten Tätigkeiten verbunden sind.

#### *Artikel 38*

##### **ATM/ANS-Systeme und -Komponenten**

1. Soweit in den aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen, müssen die in Artikel 36 genannten Anbieter von ATM/ANS erklären, dass die ATM-/ANS-Systeme und -Komponenten, von denen die Sicherheit oder die Interoperabilität abhängt und die von diesen Diensteanbietern in Betrieb genommen werden sollen, den durch die aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegten Einzelspezifikationen entsprechen, um die Einhaltung der in Artikel 35 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.
2. Soweit in den aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen, unterliegen die ATM/ANS-Systeme und -Komponenten, von denen die Sicherheit oder die Interoperabilität abhängt, der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Systeme und Komponenten den durch die aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegten Einzelspezifikationen entsprechen, um die Einhaltung der in Artikel 35 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

Abweichend von Absatz 1 und wenn in den aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, dürfen Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung und der Instandhaltung von ATM-/ANS-Systemen und -Komponenten, von denen die Sicherheit oder die Interoperabilität abhängt, beteiligt sind, erklären, dass diese Systeme und Komponenten den durch die aufgrund von Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegten Einzelspezifikationen entsprechen, um die Einhaltung der in Artikel 35 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, und dass diese Systeme und Komponenten für den Einsatz geeignet sind.

#### *Artikel 39*

##### **Befugnisübertragung**

1. Für die Erbringung von ATM/ANS ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 117 zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

- (a) die spezifischen Bedingungen für die Erbringung von ATM/ANS gemäß den in Artikel 35 genannten grundlegenden Anforderungen,
  - (b) die Bedingungen für die Festlegung der für ATM/ANS-Systeme und -Komponenten geltenden Einzelspezifikationen für die Zwecke der Zertifizierung gemäß Artikel 38 Absatz 2 und deren Mitteilung an einen Antragsteller,
  - (c) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 36, einschließlich der Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos je nach Gegebenheit solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich oder Erklärungen zulässig sind,
  - (d) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 37 Absatz 1 und Artikel 38 Absatz 2, einschließlich der Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos je nach Gegebenheit solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich oder Erklärungen zulässig sind;
  - (e) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 36 und gegebenenfalls in den Artikeln 37 und 38 genannten Zulassungen/Zeugnisse;
  - (f) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Organisationen, die Erklärungen gemäß den Artikeln 36 Absatz 2, 37 Absatz 2 und 38 Absatz 2 abgeben,
  - (g) die Bedingungen und Verfahren für Erklärungen von ATM/ANS-Anbietern gemäß Artikel 38 Absatz 1, einschließlich der Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Erklärungen erforderlich sind;
  - (h) die Bedingungen, unter denen die Erbringung von ATM/ANS aus Sicherheitsgründen untersagt, beschränkt oder bestimmten Auflagen unterworfen wird,
  - (i) die Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen gemäß Artikel 65 Absatz 6 durch die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden zur Gewährleistung der Sicherheit bei der Erbringung von ATM/ANS,
  - (j) die Betriebsvorschriften betreffend die Nutzung des Luftraums und den Einsatz der für die Nutzung des Luftraums erforderlichen ATM-/ANS-Systeme und -Komponenten.
2. Für die Erbringung von ATM/ANS ist die Kommission befugt, Anhang VIII und gegebenenfalls Anhang VII zu ändern oder zu ergänzen und hierzu delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 117 zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf ATM/ANS erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.
3. Die in Absatz 1 genannten Vorschriften müssen, soweit zutreffend
- (a) in Übereinstimmung mit dem ATM-Masterplan stehen,
  - (b) auf der Grundlage der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX entwickelt werden und Übergangsmechanismen vorsehen, um die

Kontinuität der aufgrund dieser Verordnung bereits erteilten Zulassungen und Zeugnisse zu gewährleisten.

## *Abschnitt VI*

### **Fluglotsen**

#### *Artikel 40*

#### **Grundlegende Anforderungen**

Fluglotsen, Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen mitwirken, sowie synthetische Übungsgeräte müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang VIII entsprechen.

#### *Artikel 41*

### **Fluglotsen**

1. Fluglotsen unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Fluglotsenlizenz sowie ein der ausgeführten Tätigkeit entsprechendes ärztliches Zeugnis.
2. Die in Absatz 1 genannte Fluglotsenlizenz wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die aufgrund von Artikel 44 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen betreffend theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten, Sprachkenntnisse und Erfahrung sicherzustellen.
3. Das in Absatz 1 genannte ärztliche Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Fluglotse nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die aufgrund von Artikel 44 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen betreffend die medizinische Tauglichkeit sicherzustellen.
4. In der Fluglotsenlizenz sowie in dem ärztlichen Zeugnis werden die dem Fluglotsen gewährten Rechte sowie der Umfang der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses vermerkt.

#### *Artikel 42*

### **Organisationen zur Fluglotsenausbildung, flugmedizinische Sachverständige und flugmedizinische Zentren**

Organisationen zur Fluglotsenausbildung, flugmedizinische Sachverständige und flugmedizinische Zentren unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch gemäß Artikel 44 erlassene delegierte Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

In dem Zeugnis werden die gewährten Rechte vermerkt.

*Artikel 43*

**Lehrberechtigte und Prüfer**

Für die praktische Ausbildung oder für die Beurteilung der praktischen Fertigkeiten von Fluglotsen zuständige Personen unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch aufgrund von Artikel 44 erlassene delegierte Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

In der Zulassung/dem Zeugnis werden die gewährten Rechte vermerkt.

*Artikel 44*

**Befugnisübertragung**

1. Für Fluglotsen sowie für Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen mitwirken, ist die Kommission aufgrund von Artikel 117 befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:
  - (a) die verschiedenen Berechtigungen und Vermerke für die in Artikel 41 genannten Fluglotsenlizenzen,
  - (b) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der Lizenzen, Berechtigungen und Vermerke für die in Artikel 41 genannten Lizenzen und ärztlichen Zeugnisse von Fluglotsen sowie die in den Artikeln 42 und 43 genannten Zulassungen/Zeugnisse,
  - (c) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in den Artikeln 41, 42 und 43 genannten Fluglotsenlizenzen, Berechtigungen und Vermerke für die Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse und Zulassungen/Zeugnisse,
  - (d) die Bedingungen für die Anerkennung und für die Umwandlung von auf der Grundlage der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten ausgestellten Fluglotsenlizenzen und nationalen ärztlichen Zeugnisse in die in Artikel 41 genannten Fluglotsenlizenzen und ärztlichen Zeugnisse,
  - (e) die Bedingungen für die Anerkennung von Fluglotsenlizenzen, die gemäß den Rechtsvorschriften eines Drittlandes erteilt wurden, für die Zwecke des Artikel 57;
  - (f) die Bedingungen, unter denen die Ausbildung am Arbeitsplatz aus Sicherheitsgründen untersagt, beschränkt oder bestimmten Auflagen unterworfen wird,
  - (g) die Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen gemäß Artikel 65 Absatz 6 durch die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden zur Gewährleistung der Sicherheit bei der Ausbildung am Arbeitsplatz.
2. Für Fluglotsen sowie für Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen mitwirken, sowie für synthetische Übungsgeräte ist die Kommission befugt, Anhang VIII zu ändern oder zu ergänzen und hierzu delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 117 zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf die

Ausbildungsorganisationen und die Fluglotsen erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

### *Abschnitt VII*

## **Unbemannte Luftfahrzeuge**

### *Artikel 45*

#### **Grundlegende Anforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge**

Die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sowie deren Motoren, Propellern, Teilen und nicht eingebauten installierte Ausrüstungen sowie Ausrüstungen zu ihrer Fernsteuerung müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang IX entsprechen.

### *Artikel 46*

#### **Einhaltung der Vorschriften durch unbemannte Luftfahrzeuge**

1. Wenn in den aufgrund von Artikel 47 erlassenen delegierten Rechtsakten hinsichtlich der Erreichung angemessener Sicherheitsniveaus entsprechendes festgelegt ist, unterliegen in Anbetracht der Grundsätze des Artikels 4 Absatz 2 die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Zertifizierung. Zulassungen/Zeugnisse werden auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die aufgrund von Artikel 47 erlassenen delegierten Rechtsakte festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 45 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen. In der Zulassung/dem Zeugnis werden die sicherheitsbezogenen Beschränkungen, Betriebsbedingungen und Rechte vermerkt.
2. Wenn in den aufgrund von Artikel 47 erlassenen delegierten Rechtsakten hinsichtlich der Erreichung angemessener Sicherheitsniveaus entsprechendes festgelegt ist, unterliegen in Anbetracht der Grundsätze des Artikels 4 Absatz 2 die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen einer Erklärung. Die Erklärung ist abzugeben, wenn die in Artikel 45 genannten grundlegenden Anforderungen und die entsprechenden zu ihrer Einhaltung gemäß Artikel 47 festgelegten detaillierten Vorschriften erfüllt werden.
3. Wenn in den aufgrund von Artikel 47 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, da angemessene Sicherheitsniveaus ohne die Anwendung der Kapitel IV und V dieser Verordnung erreicht werden können, finden diese Kapitel keine Anwendung auf die in Artikel 45 genannten grundlegenden Anforderungen und die entsprechenden zu ihrer Einhaltung gemäß Artikel 47 festgelegten detaillierten Vorschriften angewendet. In solchen Fällen sind diese Anforderungen und Vorschriften „Harmonisierungsrechtsvorschriften der Gemeinschaft“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates, und des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates.

*Artikel 47*

**Befugnisübertragung**

1. Für die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sowie deren Motoren, Propellern, Teilen, nicht eingebauten Ausrüstungen sowie Ausrüstungen zu ihrer Fernsteuerung ist die Kommission aufgrund von Artikel 117 befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:
  - (a) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 46 Absätze 1 und 2 genannten Zulassungen/Zeugnisse für die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen, einschließlich der Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos je nach Gegebenheit solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich oder Erklärungen zulässig sind;
  - (b) die Bedingungen und Verfahren, nach denen der Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugs auf die in Übereinstimmung mit den Abschnitten I, II, III und VIII erteilten Zulassungen/Zeugnisse und abgegebenen Erklärungen zurückgreift,
  - (c) die Bedingungen, unter denen die Anforderungen für Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung unbemannter Luftfahrzeuge und ihrer Motoren, Propeller, Teile, nicht eingebauten Ausrüstungen sowie Ausrüstungen zu ihrer Fernsteuerung für die Zwecke von Artikel 46 Absatz 3 nicht den Kapiteln IV und V unterliegen,
  - (d) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Zulassungen/Zeugnissen und der Betreiber, die Erklärungen abgeben,
  - (e) die Kennzeichnung und Identifizierung unbemannter Luftfahrzeuge,
  - (f) die Bedingungen, unter denen der Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge aus Sicherheitsgründen untersagt, beschränkt oder bestimmten Auflagen unterworfen wird.
  
2. Für die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sowie deren Motoren, Propellern, Teilen, nicht eingebauten Ausrüstungen sowie Ausrüstungen zu ihrer Fernsteuerung ist die Kommission befugt, Anhang IX und gegebenenfalls Anhang III zu ändern oder zu ergänzen und hierzu delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 117 zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf den Flugbetrieb erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

*ABSCHNITT VIII*

**Von einem Drittlandsbetreiber auf Flügen in die, innerhalb der oder aus der Union eingesetzte Luftfahrzeuge**

*Artikel 48***Anwendbare Vorschriften**

In Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannte Luftfahrzeuge sowie ihre Besatzung und ihr Betrieb müssen die geltenden ICAO-Richtlinien erfüllen. Sind diesbezügliche Richtlinien nicht vorhanden, müssen diese Luftfahrzeuge und ihre Besatzung sowie ihr Betrieb die in den Anhängen II, IV und V, und, falls anwendbar, Anhang VIII festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllen, sofern diese Anforderungen den Rechten von Drittländern aufgrund internationaler Übereinkünfte nicht zuwiderlaufen.

*Artikel 49***Einhaltung der Vorschriften**

1. Der Betrieb der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge im gewerblichen Luftverkehr unterliegt der Zertifizierung und erhält eine Genehmigung.  
Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit dem Betrieb dieser Luftfahrzeuge unter Einhaltung der in Artikel 48 genannten Anforderungen verbunden sind.  
In dieser Genehmigung werden die dem Betreiber gewährten Rechte sowie der Umfang des Betriebs vermerkt.
2. Wenn in aufgrund von Artikel 50 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, unterliegt der Betrieb der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, der Zertifizierung und erhält eine Genehmigung.  
Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit dem Betrieb dieser Luftfahrzeuge unter Einhaltung der in Artikel 48 genannten Anforderungen verbunden sind.  
In dieser Genehmigung werden die dem Betreiber gewährten Rechte sowie der Umfang des Betriebs vermerkt.  
Abweichend von Unterabsatz 1 und wenn in gemäß Artikel 50 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, dürfen Betreiber der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit dem Betrieb dieser Luftfahrzeuge unter Einhaltung der in Artikel 48 genannten Anforderungen verbunden sind.
3. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Genehmigungen und Erklärungen sind nur erforderlich für Luftfahrzeuge auf Flügen in das und aus dem Gebiet oder innerhalb des Gebiets, in dem die Verträge Anwendung finden, mit Ausnahme des Betriebs von Luftfahrzeugen, die dieses Gebiet lediglich überfliegen.

*Artikel 50***Befugnisübertragung**

1. Für die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge sowie deren Besatzung und Betrieb ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 117 zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:
  - (a) die Genehmigung von Luftfahrzeugen, für die kein den ICAO-Richtlinien entsprechendes Lufttüchtigkeitszeugnis besteht, oder die Genehmigung von Piloten, die nicht über eine den ICAO-Richtlinien entsprechende Lizenz verfügen, für Flüge in das und aus dem Gebiet oder innerhalb des Gebiets, in dem die Verträge Anwendung finden,
  - (b) die spezifischen Bedingungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs gemäß den Bestimmungen des Artikels 48,
  - (c) Alternativbedingungen für Fälle, in denen die Einhaltung der in Artikel 48 genannten Richtlinien und Anforderungen nicht möglich ist oder für den Betreiber einen unverhältnismäßigen Aufwand bedeutet, und die sicherstellen, dass die Ziele der Richtlinien und Anforderungen eingehalten werden,
  - (d) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 49 genannten Genehmigungen, einschließlich der Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos je nach Gegebenheit solche Genehmigungen erforderlich oder Erklärungen zulässig sind. Diese Bedingungen berücksichtigen die vom Eintragsstaat oder vom Betreiberstaat ausgestellten Zulassungen/ Zeugnisse und lassen die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und ihre Durchführungsrechtsakte unberührt,
  - (e) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 49 Absätze 1 und 2 genannten Genehmigungen und gegebenenfalls der Betreiber, die Erklärungen gemäß Artikel 49 Absatz 2 abgegeben haben,
  - (f) die Bedingungen, unter denen der Betrieb der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge aus Sicherheitsgründen untersagt, beschränkt oder bestimmten Auflagen unterworfen wird.
2. Bei der Annahme der in Absatz 1 genannten Vorschriften gewährleistet die Kommission insbesondere, dass
  - (a) gegebenenfalls Empfehlungen und Anleitungen der ICAO angewandt werden,
  - (b) die Anforderungen nicht über die Anforderungen hinausgehen, die aufgrund dieser Verordnung an die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i genannten Luftfahrzeuge und die Besatzung und Betreiber derartiger Luftfahrzeuge gestellt werden,
  - (c) das Verfahren zur Erlangung der in Artikel 49 Absätze 1 und 2 genannten Genehmigungen einfach, angemessen, effektiv und kosteneffizient ist und Nachweise der Einhaltung vorsieht, die der Komplexität des Betriebs und dem damit verbundenen Risiko angemessen sind. Die Kommission gewährleistet insbesondere, dass folgende Elemente berücksichtigt werden:
    - i) die Ergebnisse des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP),

- ii) Informationen aus den Vorfeldinspektionsprogrammen, die aufgrund der gemäß Artikel 51 Absatz 10 angenommenen delegierten Rechtsakte eingerichtet wurden,
  - iii) sonstige anerkannte Informationen über Sicherheitsaspekte in Bezug auf den betreffenden Betreiber,
  - iv) Zulassungen/Zeugnisse, die gemäß den Rechtsvorschriften eines Drittlandes erteilt wurden.
- (d) Sicherheitsaspekten im Zusammenhang mit ATM/ANS Rechnung getragen wird.

## **KAPITEL IV**

### **GEMEINSAMES SYSTEM FÜR ZERTIFIZIERUNG, AUFSICHT UND DURCHSETZUNG**

#### *Artikel 51*

#### **Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur arbeiten im Rahmen eines einheitlichen europäischen Flugsicherheitssystems zusammen, um die Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu gewährleisten.
2. Um die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu gewährleisten, nehmen die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden gemäß dieser Verordnung folgende Aufgaben wahr:
  - (a) Sie nehmen die an sie gerichteten Anträge entgegen und prüfen diese, erteilen je nach Sachlage neue Zulassungen/Zeugnisse oder verlängern diese und nehmen an sie gerichtete Erklärungen gemäß den Bestimmungen von Kapitel III entgegen;
  - (b) sie führen die Aufsicht über die Inhaber von Zulassungen/Zeugnissen, juristische und natürliche Personen, die Erklärungen abgegeben haben, sowie über Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, ATM/ANS-Systeme, ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze gemäß den Bestimmungen von Kapitel III;
  - (c) sie führen die erforderlichen Untersuchungen, Inspektionen, Prüfungen und andere Überwachungstätigkeiten durch, um etwaige Verstöße seitens der in Buchstabe b genannten Personen gegen die Anforderungen dieser Verordnung sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, die auf sie Anwendung finden, festzustellen;
  - (d) sie treffen alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen, einschließlich Änderung, Aussetzung oder Widerruf der von ihnen erteilten Zulassungen/Zeugnisse, Startverbote für Luftfahrzeuge und Verhängung von Sanktionen mit dem Ziel, die festgestellten Verstöße zu beenden.
3. Die Zuständigkeiten für die in Absatz 2 genannten Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung werden in Einklang mit den nachstehenden Bestimmungen festgelegt.

Die Agentur ist zuständig für die Aufgaben, die ihr aufgrund der Artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 und 70 zugewiesen wurden.

Die zuständige nationale Behörde des Mitgliedstaates, in dem der Flugplatz gelegen ist, ist zuständig für die Aufgaben betreffend die/das in Artikel 30 Absatz 1 genannte Zulassung/Zeugnis für den Flugplatz und betreffend die/das in Artikel 32 Absatz 1 genannte Zulassung/Zeugnis für Organisationen, die für den Betrieb eines Flugplatzes zuständig sind. Die Zulassung/das Zeugnis für eine Organisation, die für den Betrieb eines Flugplatzes zuständig ist, kann entweder mit der Zulassung/dem Zeugnis für einen Flugplatz kombiniert oder separat erteilt werden.

In allen anderen Fällen ist die zuständige nationale Behörde des Mitgliedstaats, in dem die die Zulassung/das Zeugnis beantragende oder die Erklärung abgebende natürliche Person ansässig ist bzw. in dem die betreffende juristische Person ihre Hauptniederlassung hat, zuständig für diese Aufgaben, soweit in den aufgrund von Absatz 10 erlassenen delegierten Rechtsakten nichts anderes festlegt ist.

Wenn jedoch in den aufgrund von Absatz 14 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist,

- (a) sind flugmedizinische Sachverständige, flugmedizinische Zentren und Ärzte für Allgemeinmedizin zuständig für die Erteilung der in Artikel 20 Absatz 3 genannten ärztlichen Zeugnisse für Piloten und der in Artikel 41 Absatz 1 genannten ärztlichen Zeugnisse für Fluglotsen;
  - (b) sind Ausbildungsorganisationen für Piloten und Flugbegleiter, die gemäß Artikel 22 ihre Genehmigung erhalten haben, und Betreiber, denen gemäß Artikel 27 eine Zulassung/Sein Zeugnis erteilt wurde, zuständig für die Erteilung der in Artikel 21 genannten Flugbegleiterbescheinigungen.
4. Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden führen die Aufsicht kontinuierlich und auf der Grundlage von auf die Risiken für die Zivilluftfahrt abgestimmten Prioritäten.
5. Die Agentur ist zuständig für Management und Anwendung der erforderlichen Instrumente und Verfahren für die Sammlung, den Austausch und die Auswertung von sicherheitsbezogenen Informationen aus Vorfeldinspektionsprogrammen, die aufgrund von gemäß Absatz 10 erlassenen delegierten Rechtsakten eingerichtet wurden.
6. Zur Erleichterung der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung tauschen die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden Informationen aus, auch über etwaige oder festgestellte Verstöße.
7. Die Agentur fördert eine gemeinsame Auslegung und Anwendung der in dieser Verordnung sowie in den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten enthaltenen Anforderungen, unter anderem durch Entwicklung der in Artikel 65 Absatz 3 genannten Anleitungen in Abstimmung mit den zuständigen nationalen Behörden.
8. Jede juristische oder natürliche Person, die dieser Verordnung unterliegt, kann die Agentur über mutmaßliche Unterschiede bei der Anwendung der Vorschriften zwischen den Mitgliedstaaten unterrichten. Beeinträchtigen solche Unterschiede den Betrieb dieser Personen ernsthaft oder führen anderweitig zu erheblichen

Schwierigkeiten, arbeiten die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um die Unterschiede ohne unangemessene Verzögerung zu beseitigen. Lassen sich die Unterschiede nicht ausräumen, legt die Agentur die Angelegenheit der Kommission vor.

9. Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Steigerung und Förderung des Bewusstseins für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und verbreiten die zur Verhütung von Unfällen und Störungen relevanten sicherheitsbezogenen Informationen.
10. Für die Aufgaben der Agentur und der zuständigen nationalen Behörden im Zusammenhang mit Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung im Rahmen dieser Verordnung ist die Kommission aufgrund von Artikel 117 befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:
  - (a) Bedingungen für die Sammlung, den Austausch und die Verbreitung von Informationen zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden für die Durchführung ihrer jeweiligen Aufgaben,
  - (b) Bedingungen für die Durchführung der Zertifizierung und der Untersuchungen, Inspektionen, Prüfungen und anderen Überwachungstätigkeiten, die zur Gewährleistung einer effektiven Aufsicht über die dieser Verordnung unterliegenden juristischen und natürlichen Personen, Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, ATM/ANS-Systeme, ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze erforderlich sind,
  - (c) Bedingungen für die Befähigung der Inspektoren und der an ihrer Ausbildung beteiligten Organisationen,
  - (d) Bedingungen für die Durchführung der Vorfeldinspektionen und für die Verhängung von Startverboten, wenn das Luftfahrzeug, sein Betreiber oder seine Besatzung nicht den Anforderungen dieser Verordnung oder den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten entsprechen,
  - (e) Bedingungen für die Verwaltungs- und Managementsysteme der Agentur und der zuständigen nationalen Behörden betreffend die Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung,
  - (f) in Bezug auf Absatz 3 Bedingungen für die Verteilung der Zuständigkeiten unter den zuständigen nationalen Behörden zur Gewährleistung einer effektiven Durchführung der Aufgaben im Zusammenhang mit Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung,
  - (g) in Bezug auf Absatz 3 Bedingungen für die Verteilung der Zuständigkeiten auf die flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren zwecks Erteilung der ärztlichen Zeugnisse für Piloten und für Fluglotsen, sowie Bedingungen, unter denen Ärzte für Allgemeinmedizin diese Zuständigkeiten erhalten, um eine effektive Durchführung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Erteilung ärztlicher Zeugnisse für Piloten und Fluglotsen zu gewährleisten,
  - (h) in Bezug auf Absatz 3 Bedingungen für die Verteilung der Zuständigkeiten auf Ausbildungsorganisationen für Piloten und Flugbegleiter zwecks Erteilung der Flugbegleiterbescheinigungen, um eine effektive Durchführung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung von Flugbegleitern zu gewährleisten.

*Artikel 52*

**Europäische Luftfahrtinspektoren**

1. Die Agentur entwickelt in Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen Behörden einen Mechanismus für die Schaffung eines gemeinsam zu nutzenden Pools von Inspektoren und anderem Personal mit relevanten Fachkenntnissen für die Wahrnehmung von Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben im Rahmen dieser Verordnung. Zu diesem Zweck übermittelt die Agentur den zuständigen nationalen Behörden die erforderlichen Qualifikations- und Erfahrungsprofile, anhand deren diese Behörden je nach Verfügbarkeit Kandidaten für eine Einbeziehung in den Mechanismus zur Schaffung eines gemeinsam zu nutzenden Pools von europäischen Luftfahrtinspektoren benennen.
2. Die Agentur und jede zuständige nationale Behörde kann Unterstützung durch europäische Luftfahrtinspektoren bei Aufsichts- und Zertifizierungstätigkeiten beantragen. Die Agentur koordiniert diese Anträge und entwickelt zu diesem Zweck geeignete Verfahren in Abstimmung mit den zuständigen nationalen Behörden.
3. Die europäischen Luftfahrtinspektoren verrichten ihre Tätigkeiten im Bereich von Aufsicht und Zertifizierung unter der Kontrolle, Anleitung und Zuständigkeit der Agentur oder der zuständigen nationalen Behörde, die Unterstützung beantragt hat.
4. Die Kosten der Unterstützung durch die von den zuständigen nationalen Behörden benannten europäischen Luftfahrtinspektoren werden durch Entgelte gedeckt. Zu diesem Zweck richtet die Agentur im Namen der zuständigen nationalen Behörde, der die Kosten entstanden sind, eine entsprechende Forderung an die juristische oder natürliche Person, bei der die von den Inspektoren durchgeführten Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten stattgefunden haben. Die Agentur überweist den bei der genannten Person erhobenen Betrag an die betroffene zuständige nationale Behörde.
5. Für den in Absatz 1 genannten Mechanismus zur Schaffung eines gemeinsam zu nutzenden Pool ist die Kommission aufgrund von Artikel 117 befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:
  - (a) Rechte und Pflichten der Agentur und der zuständigen nationalen Behörden, die Unterstützung über diesen Mechanismus beantragen, empfangen oder bereitstellen,
  - (b) Genehmigungen der europäischen Luftfahrtinspektoren und für sie bei der Leistung dieser Unterstützung geltende Vorschriften,
  - (c) Festlegung und Erhebung der in Absatz 4 genannten Entgelte.

*Artikel 53*

**Übertragung von Zuständigkeiten**

1. Die Mitgliedstaaten können der Agentur die Zuständigkeit für Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung übertragen in Bezug auf bestimmte oder alle Organisationen, Betreiber, Personalkategorien, Luftfahrzeuge, Flugsimulationsübungsgeräte oder Flugplätze, für die der betreffende Mitgliedstaat aufgrund dieser Verordnung zuständig ist.

Durch eine solche Übertragung wird die Agentur die zuständige Behörde für die Zwecke der übertragenen Zuständigkeit, der betreffende Mitgliedstaat wird davon befreit. Für die Wahrnehmung dieser Zuständigkeit durch die Agentur gelten die Bestimmungen der Kapitel IV und V.

2. Die Mitgliedstaaten können einem anderem Mitgliedstaat auf der Grundlage gegenseitigen Einverständnisses die Zuständigkeit für Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung übertragen in Bezug auf bestimmte oder alle Organisationen, Betreiber, Personalkategorien, Luftfahrzeuge, Flugsimulationsübungsgeräte oder Flugplätze, für die sie aufgrund dieser Verordnung zuständig sind.

Durch eine solche Übertragung wird die zuständige nationale Behörde des Mitgliedstaats, auf den die Zuständigkeit übergeht, die zuständige Behörde für die Zwecke der übertragenen Zuständigkeit, der die Zuständigkeit übertragende Mitgliedstaat wird davon befreit.

Für die Wahrnehmung dieser Zuständigkeit gelten die Bestimmungen der Kapitel II und IV und die Artikel 120 und 121 sowie die anwendbaren Bestimmungen des nationalen Rechts des Mitgliedstaats, auf den die Zuständigkeit übertragen wird.

3. Je nach Gegebenheit stimmen die Agentur oder ein Mitgliedstaat der Übertragung von Zuständigkeiten gemäß den Absätzen 1 und 2 nur zu, wenn sie sich überzeugt haben, dass sie die übertragene Zuständigkeit effektiv und in Übereinstimmung mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten wahrnehmen können.
4. Wenn ein Mitgliedstaat die Absicht hat, bestimmte Zuständigkeiten gemäß den Absätzen 1 oder 2 zu übertragen, erstellt er gemeinsam mit der Agentur oder dem anderen Mitgliedstaat einen Übergangsplan, der eine geordnete Übertragung dieser Zuständigkeiten gewährleistet. Die von der Übertragung betroffenen juristischen und natürlichen Personen und im Falle der in Absatz 2 genannten Übertragung die Agentur werden zu dem Übertragungsplan angehört, bevor dieser verabschiedet wird.

Die Agentur und der betroffene Mitgliedstaat bzw. die betroffenen Mitgliedstaaten gewährleisten im jeweiligen Fall, dass die Übertragung der Zuständigkeiten in Übereinstimmung mit dem Übergangsplan erfolgt.

5. Die Agentur macht über den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher eine Liste der Mitgliedstaaten zugänglich, die bestimmte Zuständigkeiten aufgrund dieses Artikels übertragen haben. Diese Liste enthält Angaben zu den übertragenen Zuständigkeiten und ermöglicht es, dass auch nach der Übertragung genau zu verfolgen ist, um welche Zuständigkeiten es sich handelt und welche Organisationen, Betreiber, Personalkategorien, Luftfahrzeuge, Flugsimulationsübungsgeräte oder Flugplätze betroffen sind.

Die Agentur berücksichtigt die übertragenen Zuständigkeiten bei der Durchführung von Inspektionen und anderen Überwachungstätigkeiten gemäß Artikel 73.

6. Dieser Artikel gilt unbeschadet der Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago. Wenn ein Mitgliedstaat aufgrund dieses Artikels Zuständigkeiten überträgt, die ihm aus dem Abkommen von Chicago erwachsen, unterrichtet er die ICAO, dass die Agentur oder ein anderer Mitgliedstaat bei der Erfüllung seiner Verpflichtungen im Rahmen des Abkommens von Chicago als sein bevollmächtigter Vertreter handelt.

#### *Artikel 54*

### **Organisationen mit multinationaler Tätigkeit**

1. Eine Organisation kann abweichend von Artikel 51 Absatz 3 die Agentur ersuchen, ihr gegenüber als zuständige Behörde für Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung zu handeln, wenn diese Organisation Inhaber einer Zulassung/eines Zeugnisses gemäß den Bestimmungen von Kapitel III oder berechtigt ist, ein solches bei der zuständigen nationalen Behörde eines Mitgliedstaats zu beantragen, jedoch in erheblichem Umfang über Einrichtungen und Personal verfügt oder zu verfügen beabsichtigt, die unter diese Zulassung/dieses Zeugnis fallen, sich aber in einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten befinden.

Ein solches Ersuchen können auch zwei oder mehr Organisationen stellen, die jeweils eine Hauptniederlassung in einem anderen Mitgliedstaat haben und für die gleiche Art von Luftfahrttätigkeit Inhaber einer Zulassung/eines Zeugnisses gemäß den Bestimmungen von Kapitel III oder berechtigt sind, ein solches zu beantragen.

Wenn die in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Organisationen ein solches Ersuchen stellen, unterrichten sie die zuständige nationale Behörde der Mitgliedstaaten, in denen sie ihre Hauptniederlassungen haben.

2. Ist die Agentur der Auffassung, dass sie die Zuständigkeiten für Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung dem Ersuchen entsprechend und in Übereinstimmung mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten effektiv wahrnehmen kann, erstellt sie gemeinsam mit dem betroffenen Mitgliedstaat bzw. den betroffenen Mitgliedstaaten einen Übergangsplan, der eine geordnete Übertragung dieser Zuständigkeiten gewährleistet. Die Organisationen, die um die Übertragung ersucht haben, werden zu dem Übertragungsplan angehört, bevor dieser verabschiedet wird.

Die Agentur und der betroffene Mitgliedstaat bzw. die betroffenen Mitgliedstaaten gewährleisten im jeweiligen Fall, dass die Übertragung der Zuständigkeiten in Übereinstimmung mit dem Übergangsplan erfolgt.

3. Durch die Übertragung der Zuständigkeit gemäß den Absätzen 1 und 2 wird die Agentur die zuständige Behörde für die Zwecke der übertragenen Zuständigkeit, der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten werden davon befreit. Für die Wahrnehmung dieser Zuständigkeit durch die Agentur gelten die Bestimmungen der Kapitel IV und V.
4. Die Bestimmungen des Artikels 53 Absätze 5 und 6 gelten entsprechend für jede Zuständigkeitsübertragung aufgrund dieses Artikels.

#### *Artikel 55*

#### **Notaufsichtsmechanismus**

1. Die Agentur empfiehlt einem Mitgliedstaat die Übertragung von Zuständigkeiten gemäß Artikel 53, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
  - (a) die Ergebnisse der von der Agentur durchgeführten Inspektionen und anderen Überwachungstätigkeiten gemäß Artikel 73 lassen erkennen, dass ein Mitgliedstaat in schwerwiegender Weise und dauerhaft nicht in der Lage ist, einige oder alle der ihm aufgrund dieser Verordnung obliegenden Zertifizierungs-, Aufsichts- oder Durchsetzungsaufgaben zu erfüllen,
  - (b) die Kommission hat den betreffenden Mitgliedstaat aufgefordert, die gemäß Buchstabe a festgestellten Mängel zu beheben,

- (c) der Mitgliedstaat hat die Mängel nicht zufriedenstellend behoben und die daraus entstehende Situation gefährdet die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt.
2. Kommt der betroffene Mitgliedstaat entweder der Empfehlung der Agentur nicht nach oder behebt er die Mängel nicht binnen 3 Monaten ab dem Datum dieser Empfehlung, kann die Kommission, wenn sie der Auffassung ist, dass die Bedingungen von Absatz 1 erfüllt sind, die vorübergehende Übertragung der Zuständigkeiten für die betroffenen Zertifizierungs-, Aufsichts- oder Durchsetzungsaufgaben an die Agentur beschließen. Dieser Beschluss erfolgt im Wege von Durchführungsrechtsakten, die nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen werden. In hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit im Hinblick auf die Flugsicherheit erlässt die Kommission unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte gemäß dem Verfahren nach Artikel 116 Absatz 4.
  3. Ab dem Datum, an dem der in Absatz 2 genannte Durchführungsbeschluss in Kraft tritt, prüft die Agentur regelmäßig, ob die Bedingung von Absatz 1 Buchstabe c noch erfüllt ist. Wenn sie der Auffassung ist, dass dies nicht mehr zutrifft, richtet sie eine Empfehlung an die Kommission, die vorübergehende Übertragung der Zuständigkeiten zu beenden.
  4. Gelangt die Kommission unter Berücksichtigung dieser Empfehlung zu der Auffassung, dass die Bedingung von Absatz 1 Buchstabe c nicht mehr erfüllt ist, beschließt sie die Beendigung der vorübergehenden Übertragung der Zuständigkeiten.  
  
Dieser Beschluss erfolgt im Wege von Durchführungsrechtsakten, die nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen werden. In hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit im Hinblick auf die Flugsicherheit erlässt die Kommission unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte gemäß dem Verfahren nach Artikel 116 Absatz 4.
  5. Durch die Übertragung der Zuständigkeit gemäß Absatz 2 wird die Agentur die zuständige Behörde für die Zwecke der übertragenen Zuständigkeit, der betreffende Mitgliedstaat wird davon befreit. Für die Wahrnehmung dieser Zuständigkeit durch die Agentur gelten die Bestimmungen der Kapitel IV und V.
  6. Die Bestimmungen des Artikels 53 Absätze 5 und 6 gelten entsprechend für jede Zuständigkeitsübertragung aufgrund dieses Artikels. Die Agentur nimmt auch die in den Absätzen 2 und 4 genannten Durchführungsbeschlüsse der Kommission in den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher auf.

#### *Artikel 56*

#### **Gültigkeit der Zulassungen/Zeugnisse und Erklärungen**

1. Die gemäß dieser Verordnung erteilten Zulassungen/Zeugnisse und abgegebenen Erklärungen sowie die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte gelten in allen Mitgliedstaaten ohne weitere Anforderungen oder Prüfungen.
2. Ist die Kommission der Auffassung, dass eine juristische oder natürliche Person, der eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wurde oder die eine Erklärung abgegeben hat, die geltenden Anforderungen dieser Verordnung oder der auf ihrer Grundlage erlassenen

delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nicht mehr erfüllt, fordert die Kommission auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur den für die Aufsicht über diese Person zuständigen Mitgliedstaat auf, geeignete Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich der Einschränkung oder Aussetzung der Zulassung/des Zeugnisses.

Dieser Beschluss erfolgt im Wege von Durchführungsrechtsakten, die nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen werden. In hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit im Hinblick auf die Flugsicherheit erlässt die Kommission unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte gemäß dem Verfahren nach Artikel 116 Absatz 4.

Ab dem Datum, an dem dieser Durchführungsbeschluss in Kraft tritt, ist die betreffende Zulassung/das betreffende Zeugnis oder die betreffende Erklärung abweichend von Absatz 1 nicht mehr in allen Mitgliedstaaten gültig.

3. Ist die Kommission der Auffassung, dass der in Absatz 2 genannte Mitgliedstaat geeignete Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen ergriffen hat, beschließt sie aufgrund einer Empfehlung der Agentur, dass die betreffende Zulassung/das betreffende Zeugnis oder die betreffende Erklärung gemäß Absatz 1 wieder in allen Mitgliedstaaten gilt. Dieser Beschluss erfolgt im Wege von Durchführungsrechtsakten, die nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen werden. In hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit im Hinblick auf die Flugsicherheit erlässt die Kommission unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte gemäß dem Verfahren nach Artikel 116 Absatz 4.
4. Dieser Artikel gilt unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005.

#### *Artikel 57*

### **Anerkennung von Drittlandszertifizierungen**

Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden können entweder Zulassungen/Zeugnisse gemäß dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte auf der Grundlage von Bescheinigungen gemäß den Rechtsvorschriften eines Drittlands erteilen oder Zulassungen/Zeugnisse und andere einschlägige Unterlagen als Nachweis für die Einhaltung der Zivilluftfahrtvorschriften, die gemäß dem Recht eines Drittlandes erteilt wurden, anerkennen, sofern diese Möglichkeit vorgesehen ist in

- (a) internationalen Übereinkommen über die Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen zwischen der Union und einem Drittland oder
- (b) delegierten Rechtsakten, die auf der Grundlage von Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe l, Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe f und Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe e erlassen wurden.

#### *Artikel 58*

### **Qualifizierte Stellen**

1. Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden können ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung und Aufsicht gemäß dieser Verordnung an

qualifizierte Stellen übertragen, die im Einklang mit den Kriterien in Anhang VI akkreditiert wurden. Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden, die qualifizierte Stellen nutzen, schaffen ein System für die Akkreditierung und Beurteilung der Erfüllung der Kriterien durch die qualifizierten Stellen sowohl zum Zeitpunkt der Akkreditierung aber auch fortlaufend danach.

Eine qualifizierte Stelle wird entweder einzeln von der Agentur oder einer nationalen zuständigen Behörde akkreditiert oder von zwei oder mehreren zuständigen nationalen Behörden oder von der Agentur und einer oder mehreren zuständigen nationalen Behörden gemeinsam.

2. Die Agentur oder die zuständige nationale Behörde bzw. die zuständigen nationalen Behörden widerrufen die Akkreditierung oder setzen sie aus, wenn die qualifizierte Stelle, der sie erteilt wurde, nicht mehr die Kriterien des Anhangs VI erfüllt.
3. Die Agentur oder die zuständige nationale Behörde bzw. die zuständigen nationalen Behörden, die eine qualifizierte Stelle akkreditieren, können ihr das Recht erteilen, im Namen der Agentur oder der zuständigen nationalen Behörde Zulassungen/Zugnisse zu erteilen, zu ändern, auszusetzen und zu widerrufen oder Erklärungen entgegenzunehmen. Dieses Recht wird in den Umfang der Akkreditierung aufgenommen.
4. Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden erkennen ohne weitere technische Anforderungen oder Bewertungen Akkreditierungen qualifizierter Stellen, die von der Agentur und von anderen nationalen zuständigen Behörden gemäß Absatz 1 erteilt wurden, an.

Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden sind jedoch nicht verpflichtet, den vollen Umfang der von einer anderen nationalen zuständigen Behörde oder von der Agentur erteilten Akkreditierung zu nutzen oder die Rechte anzuerkennen, die einer qualifizierten Stelle von einer anderen zuständigen Behörde gemäß Absatz 3 gewährt wurden.

5. Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden tauschen Informationen über die erteilten, ausgesetzten oder widerrufenen Akkreditierungen aus. Die Agentur stellt diese Informationen in dem in Artikel 63 genannten Speicher zur Verfügung.

#### *Artikel 59*

### **Schutzbestimmungen**

1. Diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte hindern einen Mitgliedstaat nicht daran, bei einem Problem, das die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt betrifft, unverzüglich tätig zu werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
  - (a) Das Problem stellt ein ernstes Risiko für die Flugsicherheit dar und erfordert sofortiges Handeln des Mitgliedstaates, um Abhilfe zu schaffen;
  - (b) es ist dem Mitgliedstaat nicht möglich, das Problem auf angemessene Weise unter Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu lösen;
  - (c) die getroffenen Maßnahmen stehen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Problems.

In einem solchen Fall unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die Kommission, die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher von den getroffenen Maßnahmen unter Angabe der Gründe.

2. Wenn die Dauer der in Absatz 1 genannten Maßnahmen acht aufeinanderfolgende Monaten überschreitet oder wenn ein Mitgliedstaat wiederholt dieselben Maßnahmen getroffen hat, und deren gesamte Laufzeit acht Monate überschreitet, prüft die Agentur, ob die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt sind, und erlässt innerhalb von drei Monaten nach Eingang der in Absatz 1 genannten Mitteilung eine Empfehlung an die Kommission zum Ergebnis dieser Prüfung. Die Agentur nimmt diesen Beschluss in den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher auf.

In diesem Fall prüft die Kommission unter Berücksichtigung dieser Empfehlung, ob die genannten Bedingungen erfüllt sind. Ist die Kommission der Auffassung, dass diese nicht erfüllt sind oder stimmt sie mit dem Ergebnis der Bewertung durch die Agentur nicht überein, erlässt sie innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt der Annahme dieser Empfehlung einen entsprechenden Durchführungsbeschluss, der im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und in den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher aufgenommen wird.

Der betreffende Mitgliedstaat stellt die Maßnahmen nach Absatz 1 unverzüglich nach Bekanntgabe dieses Durchführungsbeschlusses ein.

3. Darüber hinaus prüft die Agentur unverzüglich nach Erhalt der in Absatz 1 genannten Mitteilung auch, ob das von dem Mitgliedstaat ermittelte Problem von der Agentur im Rahmen von Beschlüssen nach Artikel 65 Absatz 4 Unterabsatz 1 gelöst werden kann, so dass die von dem Mitgliedstaat getroffenen Maßnahmen nicht mehr erforderlich sind. Ist nach Auffassung der Agentur eine Lösung des Problems auf diese Weise möglich, fasst sie einen entsprechenden Beschluss. Gelangt sie zu der Auffassung, dass eine Lösung auf diesem Weg nicht möglich ist, übermittelt sie der Kommission eine Empfehlung für eine Änderung der auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte, die sie im Hinblick auf die Anwendung von Absatz 1 für notwendig erachtet.
4. Sollte dies für die Anwendung von Absatz 1 erforderlich sein, prüft die Kommission unverzüglich und unter Berücksichtigung der Empfehlung der Agentur eine Änderung der delegierten Rechtsakte, die gemäß Artikel 18 Absatz 1, Artikel 25 Absatz 1, Artikel 28 Absatz 1, Artikel 34 Absatz 1, Artikel 39 Absatz 1, Artikel 44 Absatz 1, Artikel 47 Absatz 1 und Artikel 50 Absatz 1 erlassen wurden.

#### *Artikel 60*

### **Flexibilitätsbestimmungen**

1. Die Mitgliedstaaten können jeder natürlichen oder juristischen Person, die dieser Verordnung unterliegt, im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände, die diese Person betreffen oder dringender betrieblicher Bedürfnisse dieser Person, Ausnahmen von den für sie geltenden Anforderungen gemäß Kapitel III, mit Ausnahme der dort festgelegten grundlegenden Anforderungen, oder gemäß den auf der Grundlage dieser Vorschriften erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten gewähren, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- (a) Diesen Umständen oder Bedürfnissen kann nicht auf angemessene Weise unter Einhaltung der anwendbaren Anforderungen Rechnung getragen werden,
- (b) ein ausreichendes Maß an Sicherheit und Umweltschutz und die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen ist gewährleistet, erforderlichenfalls durch die Anwendung von Minderungsmaßnahmen;
- (c) der Mitgliedstaat hat jegliche Gefahr einer Verzerrung der Marktbedingungen infolge der Gewährung der Ausnahme so weit wie möglich verringert; und
- (d) Anwendungsbereich und Dauer der Ausnahme sind auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt und sie wird auf nicht diskriminierende Weise angewandt.

In einem solchen Fall unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die Kommission, die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher von der gewährten Ausnahme und die Gründe dafür und gibt gegebenenfalls an, welche erforderlichen Minderungsmaßnahmen getroffen wurden.

2. Wenn die Dauer der in Absatz 1 genannten Ausnahmen acht aufeinanderfolgende Monaten überschreitet oder wenn ein Mitgliedstaat wiederholt dieselben Ausnahmen gewährt hat und deren gesamte Laufzeit acht Monate überschreitet, prüft die Agentur, ob die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt sind, und übermittelt der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Eingang der in Absatz 1 genannten Mitteilung eine Empfehlung in Bezug auf das Ergebnis der Prüfung. Die Agentur nimmt diesen Beschluss in den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher auf.

In diesem Fall prüft die Kommission unter Berücksichtigung der Empfehlung, ob die genannten Bedingungen erfüllt sind. Ist die Kommission der Auffassung, dass diese Bedingungen nicht erfüllt sind oder stimmt sie mit dem Ergebnis der Bewertung durch die Agentur nicht überein, erlässt sie innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt der Annahme dieser Empfehlung einen entsprechenden Durchführungsbeschluss, der im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und in den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher aufgenommen wird.

Nach der Notifizierung des Durchführungsbeschlusses widerruft der betreffende Mitgliedstaat die nach Absatz 1 gewährte Ausnahme unverzüglich.

3. Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass die Erfüllung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen der Anhänge mit anderen Mitteln nachgewiesen werden kann, als denjenigen, die in den auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, und diese Mittel maßgebliche Vorteile für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und Effizienzgewinne für die Personen, die dieser Verordnung unterliegen, oder für die betreffenden Behörden bieten, so kann er der Kommission und der Agentur über den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher einen begründeten Antrag auf Änderung des betreffenden delegierten Rechtsakts oder Durchführungsrechtsakts vorlegen, damit die Verwendung dieser anderen Mittel gestattet wird.

In diesem Fall wird die Agentur unverzüglich eine Empfehlung an die Kommission richten, ob der Antrag des Mitgliedstaats die Bedingungen von Unterabsatz 1 erfüllt.

Im Hinblick auf die Anwendung dieses Absatzes wird die Kommission unverzüglich und unter Berücksichtigung dieser Empfehlung eine Änderung des betreffenden delegierten Rechtsakts oder Durchführungsrechtsakts prüfen.

*Artikel 61*

**Sammlung, Austausch und Analyse von Informationen**

1. Die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden tauschen alle Informationen aus, die ihnen im Rahmen der Durchführung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zur Verfügung stehen und für die anderen Parteien zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung relevant sind. Auch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die mit der Untersuchung von Unfällen und Störungen oder mit der Analyse von Vorfällen in der Zivilluftfahrt betraut sind, haben das Recht auf Zugang zu diesen Informationen, um ihre Aufgaben wahrzunehmen. Im Einklang mit den delegierten Rechtsakten gemäß Absatz 4 können diese Informationen auch an interessierte Kreise weitergeleitet werden.
2. Die Agentur koordiniert auf europäischer Ebene die Sammlung, den Austausch und die Analyse von Informationen über Fragen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Zu diesem Zweck kann die Agentur mit natürlichen und juristischen Personen, für die diese Verordnung gilt, oder Vereinigungen solcher Personen Verwaltungsvereinbarungen über die Sammlung, den Austausch und die Analyse von Informationen schließen.
3. Auf Ersuchen der Kommission prüft die Agentur dringende oder wichtige Fragen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Gegebenenfalls arbeiten die zuständigen nationalen Behörden bei der Durchführung solcher Analysen mit der Agentur zusammen.
4. Die Kommission erlässt detaillierte Vorschriften über die Modalitäten des Informationsaustauschs zwischen der Kommission, der Agentur und den nationalen zuständigen Behörden nach Absatz 1 und die Weiterleitung dieser Informationen an interessierte Kreise. Diese Vorschriften sind Gegenstand von Durchführungsrechtsakten, die nach dem in Artikel 116 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen werden.

Die in Unterabsatz 1 genannten detaillierten Vorschriften berücksichtigen

- (a) die Notwendigkeit, den juristischen und natürlichen Personen, die dieser Verordnung unterliegen, die Informationen zur Verfügung zu stellen, die sie benötigen, um die Einhaltung und die Förderung der in Artikel 1 genannten Ziele zu gewährleisten;
  - (b) die Notwendigkeit, die Informationsweitergabe und -nutzung strikt auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Maß zu beschränken;
  - (c) die Notwendigkeit, die Bereitstellung oder Nutzung von Informationen zur Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen zu verhindern.
5. Die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden sowie die natürlichen und juristischen Personen und deren Vereinigungen im Sinne des Absatzes 2 ergreifen die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung einer angemessenen Vertraulichkeit der von ihnen gemäß diesem Artikel erhaltenen

Informationen, unbeschadet strengerer Vertraulichkeitserfordernisse gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 oder anderer Rechtsvorschriften der Union.

6. Um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu informieren, veröffentlicht die Agentur jährlich einen Flugsicherheitsbericht. Der Bericht umfasst eine Analyse, die einfach und leicht verständlich abgefasst ist und aus der hervorgeht, ob ein erhöhtes Flugsicherheitsrisiko vorliegt.

#### *Artikel 62*

#### **Schutz der Informationsquellen**

1. Werden die in Artikel 61 Absätze 1 und 2 genannten Informationen an eine zuständige nationale Behörde weitergegeben, so genießt die Quelle dieser Informationen Schutz nach den geltenden Rechtsvorschriften der Union und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über den Schutz der Quelle von Informationen, die für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt relevant sind. Werden solche Informationen von einer natürlichen Person an die Kommission oder die Agentur weitergegeben, so wird die Quelle dieser Informationen nicht offen gelegt und ihre persönlichen Daten werden nicht zusammen mit den Informationen gespeichert.
2. Unbeschadet der geltenden nationalen Strafrechtsvorschriften verzichten die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen oder versehentlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund der gemäß dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten vorgelegten Informationen Kenntnis erlangt haben.

Die Bestimmungen von Unterabsatz 1 gelten nicht im Falle vorsätzlicher Verstöße oder in Situationen, in denen es zu einer offenkundigen und schwerwiegenden, ersten Missachtung eines offensichtlichen Risikos gekommen ist und ein gravierender Mangel an beruflicher Verantwortung hinsichtlich der Wahrnehmung der unter den Umständen ersichtlich erforderlichen Sorgfalt vorliegt, wodurch eine Person oder Sache vorhersehbar geschädigt oder das Flugsicherheitsniveau ernsthaft gefährdet worden ist.

3. Die Mitgliedstaaten können Maßnahmen zur Stärkung des Schutzes der in Absatz 1 genannten Informationsquellen aufrechterhalten oder erlassen.
4. Arbeitnehmer und Vertragspersonal, die in Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte Informationen weitergegeben haben, dürfen keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers oder der Organisation, für die sie Dienstleistungen erbringen, aufgrund der Übermittlung der Informationen erfahren.

Die Bestimmungen von Unterabsatz 1 gelten nicht im Falle vorsätzlicher Verstöße oder in Fällen, in denen es zu einer offenkundigen und schwerwiegenden, ersten Missachtung eines offensichtlichen Risikos gekommen ist und ein gravierender Mangel an beruflicher Verantwortung hinsichtlich der Wahrnehmung der unter den Umständen ersichtlich erforderlichen Sorgfalt vorliegt, wodurch eine Person oder Sache vorhersehbar geschädigt oder die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet worden ist.

5. Die Bestimmungen dieses Artikels hindern die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur nicht daran, notwendige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zu ergreifen.
6. Die Bestimmungen dieses Artikels gelten unbeschadet der Bestimmungen betreffend den Schutz der Informationsquelle, die in der Verordnung (EG) Nr. 996/2010 und in der Verordnung (EG) Nr. 376/2014 festgelegt sind.

*Artikel 63*

**Informationsspeicher**

1. Die Agentur richtet in Zusammenarbeit mit der Kommission und den zuständigen nationalen Behörden einen Informationsspeicher ein und verwaltet diesen, der eine wirksame Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden bei der Wahrnehmung ihrer Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben im Rahmen der vorliegenden Verordnung gewährleistet.

Im Speicher erfasst werden Informationen über

- (a) von der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden gemäß den Bestimmungen des Kapitels III und den Artikeln 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 und 70 erteilte Zulassungen/Zeugnisse und entgegengenommene Erklärungen;
- (b) von den qualifizierten Stellen im Namen der Agentur und der zuständigen nationalen Behörden gemäß Artikel 58 Absatz 3 erteilte Zulassungen/Zeugnisse und entgegengenommene Erklärungen;
- (c) Akkreditierungen, die qualifizierten Stellen von der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden gemäß Artikel 58 erteilt wurden, einschließlich Informationen über den Umfang der Akkreditierung;
- (d) die Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 2 Absatz 6 und 7 ergriffen wurden, sowie die entsprechenden Beschlüsse der Kommission;
- (e) Beschlüsse der Kommission nach Artikel 2 Absatz 4;
- (f) Beschlüsse der Mitgliedstaaten nach Artikel 36 Absatz 2;
- (g) die Übertragung von Zuständigkeiten von den Mitgliedstaaten auf die Agentur oder einen anderen Mitgliedstaat nach den Artikeln 53 und 54, einschließlich Einzelheiten zu den übertragenen Zuständigkeiten;
- (h) Beschlüsse der Kommission nach Artikel 55, einschließlich Einzelheiten zu den gemäß diesen Beschlüssen auf die Agentur übertragenen Zuständigkeiten;
- (i) Beschlüsse der Kommission nach Artikel 56;
- (j) Mitteilungen einzelner Flugzeitspezifikationsregelungen durch die zuständigen nationalen Behörden, die der Agentur auf der Grundlage der nach Artikel 28 Absatz 1 Buchstabe f angenommenen delegierten Rechtsakte vorgelegt wurden und der entsprechenden Stellungnahmen der Agentur nach Artikel 65 Absatz 7;

- (k) Mitteilungen der Maßnahmen zur unmittelbaren Reaktion auf ein Problem im Zusammenhang mit der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und der gewährten Ausnahmen sowie der entsprechenden Empfehlungen der Agentur und Beschlüsse der Kommission nach Artikel 59 Absatz 1 und Artikel 60 Absatz 1 durch die Mitgliedstaaten;
  - (l) Anträge der Mitgliedstaaten bezüglich anderer Nachweisverfahren und die entsprechenden Empfehlungen der Agentur nach Artikel 60 Absatz 3;
  - (m) Mitteilungen der Agentur und die entsprechenden Beschlüsse der Kommission nach Artikel 65 Absatz 4;
  - (n) sonstige Angaben, die erforderlich sind, um eine wirksame Zusammenarbeit nach Unterabsatz 1 zu gewährleisten.
2. Die zuständigen nationalen Behörden tauschen über den Speicher auch mit den flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren Informationen über die medizinische Tauglichkeit von Piloten aus. Alle solche personenbezogenen Daten, einschließlich gesundheitsbezogener Daten, werden gemäß Artikel 20 strikt auf das erforderliche Maß zur Gewährleistung einer wirksamen Zertifizierung von Piloten und der Aufsicht hierüber beschränkt.
3. Alle im Speicher erfassten personenbezogenen Daten, einschließlich gesundheitsbezogener Daten, dürfen nur so lange gespeichert werden, wie es für den Zweck, für den sie erhoben wurden oder weiterverarbeitet werden, erforderlich ist.
4. Die Mitgliedstaaten und die Agentur sorgen dafür, dass die Personen, deren personenbezogene Daten im Speicher verarbeitet werden, davon im Voraus Kenntnis erhalten.
5. Nach Artikel 13 der Richtlinie 95/46/EG und Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 können die Mitgliedstaaten und die Agentur die Rechte der betroffenen Person auf Zugang zu und Berichtigung und Löschung personenbezogener Daten, die im Speicher erfasst sind, strikt auf das zur Gewährleistung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt erforderliche Maß beschränken.
6. Unbeschadet des Absatzes 7 erhalten die Kommission, die Agentur, die zuständigen nationalen Behörden und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die mit der Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt betraut sind, für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben sicheren Online-Zugang zu allen im Speicher erfassten Informationen.
- Die Kommission und die Agentur können gegebenenfalls bestimmte im Speicher erfasste, nicht in Absatz 2 genannte Informationen interessierten Kreisen oder der Öffentlichkeit zugänglich machen.
7. Die im Speicher erfassten Informationen werden durch geeignete Instrumente und Protokolle vor unbefugtem Zugriff geschützt. Der Zugang zu und die Weitergabe von Informationen nach Absatz 2 wird auf die für die Zertifizierung der medizinischen Tauglichkeit von Piloten und die Aufsicht hierüber zuständigen Personen zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung beschränkt. Begrenzter Zugang zu diesen Informationen kann auch anderen Befugten gewährt werden, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Speichers zu gewährleisten, insbesondere für die Zwecke der technischen Wartung. Personen, denen der Zugang zu Informationen mit personenbezogenen Daten gestattet ist, erhalten zuvor eine

Schulung zu den geltenden Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten und diesbezügliche Sicherungsmaßnahmen.

8. Die Kommission erlässt die erforderlichen Vorschriften über die Funktionsweise und Verwaltung des Speichers. Diese Vorschriften sind Gegenstand von Durchführungsrechtsakten, die nach dem in Artikel 116 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen werden und in denen detaillierte Anforderungen festgelegt sind in Bezug auf
- (a) die technischen Aspekte der Einrichtung und Pflege des Speichers;
  - (b) die Klassifizierung der von der Kommission, der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden für die Erfassung im Speicher zu übermittelnden Informationen, einschließlich der Art und Weise der Übermittlung solcher Informationen;
  - (c) die regelmäßige und standardisierte Aktualisierung der im Speicher erfassten Informationen;
  - (d) die Modalitäten der Weitergabe und der Veröffentlichung bestimmter im Speicher erfasster Informationen nach Absatz 6;
  - (e) die Klassifizierung der von den zuständigen nationalen Behörden, flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren für die Erfassung im Speicher zu übermittelnden Informationen über die medizinische Tauglichkeit von Piloten einschließlich der Art und Weise der Übermittlung dieser Informationen;
  - (f) die Modalitäten für den Schutz der im Speicher erfassten Informationen vor unbefugtem Zugriff, die Beschränkung des Zugangs zu den Informationen und den Schutz aller im Speicher erfassten personenbezogenen Daten im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften der Union über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere vor Löschung, Verlust, Änderung oder Weitergabe, die zufällig oder widerrechtlich erfolgen;
  - (g) die zulässige Höchstspeicherdauer für die im Speicher erfassten personenbezogenen Daten, einschließlich der Informationen über die medizinische Tauglichkeit von Piloten, die personenbezogene Daten darstellen;
  - (h) die detaillierten Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten und die Agentur die Rechte der betroffenen Person auf Zugang, Berichtigung und Löschung personenbezogener Daten aus dem Speicher für die Zwecke des Absatzes 5 einschränken können.

## KAPITEL V

# AGENTUR DER EUROPÄISCHEN UNION FÜR FLUGSICHERHEIT

## ABSCHNITT I

### AUFGABEN

#### *Artikel 64*

#### **Errichtung und Funktionen der Agentur**

1. Hiermit wird eine Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit errichtet.
2. Um die ordnungsgemäße Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt im Einklang mit den Zielen nach Artikel 1 zu gewährleisten, erfüllt die Agentur folgende Funktionen:
  - (a) Sie nimmt alle unter diese Verordnung fallenden Aufgaben wahr und gibt Stellungnahmen zu allen einschlägigen Angelegenheiten ab;
  - (b) sie unterstützt die Kommission durch die Ausarbeitung von Maßnahmen, die im Rahmen dieser Verordnung zu treffen sind. Handelt es sich hierbei um technische Vorschriften, darf die Kommission deren Inhalt nicht ohne vorherige Koordinierung mit der Agentur ändern;
  - (c) sie leistet der Kommission die erforderliche technische, wissenschaftliche und verwaltungstechnische Unterstützung zur Erfüllung ihrer Aufgaben;
  - (d) sie ergreift die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Befugnisse, die ihr durch diese Verordnung oder andere Rechtsvorschriften der Union übertragen werden;
  - (e) sie führt die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dieser Verordnung nötigen Inspektionen, Überwachungstätigkeiten und Untersuchungen durch oder führt diese auf Ersuchen der Kommission durch;
  - (f) sie nimmt in ihrem Zuständigkeitsbereich im Namen der Mitgliedstaaten Funktionen und Aufgaben wahr, die ihnen durch geltende internationale Übereinkünfte, insbesondere durch das Abkommen von Chicago, zugewiesen werden;
  - (g) sie unterstützt die zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten bei der Durchführung ihrer Aufgaben, insbesondere indem sie ein Forum für den Austausch von Informationen und Fachkenntnissen bietet;
  - (h) sind in den Rechtsvorschriften der Union Leistungssysteme für die Zivilluftfahrt vorgesehen, wirkt sie auf Anfrage an der Festlegung, Messung, Meldung und Analyse von Leistungsindikatoren mit;
  - (i) sie arbeitet mit anderen Organen, Gremien, Ämtern und Agenturen der Union in den Bereichen zusammen, die technische Aspekte der Zivilluftfahrt betreffen.

*Artikel 65*

**Maßnahmen der Agentur**

1. Die Agentur unterstützt die Kommission auf deren Verlangen bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für Änderungen der Verordnung und der auf der Grundlage dieser Verordnung zu erlassenden delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Zu diesem Zweck legt die Agentur der Kommission schriftliche Stellungnahmen vor.
2. Die Agentur gibt zur Anwendung der Artikel 59 und 60 Empfehlungen ab, die an die Kommission gerichtet sind.
3. Im Einklang mit Artikel 104 und den anwendbaren, auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten erarbeitet die Agentur Zertifizierungsspezifikationen und zulässige Nachweisverfahren sowie Anleitungen für die Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.
4. Die Agentur trifft die jeweiligen Entscheidungen zur Anwendung der Artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 und 73. Die Agentur kann jeder natürlichen oder juristischen Person, der sie eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat, unter den Umständen und Bedingungen nach Artikel 60 Absatz 1 Ausnahmen gewähren. In einem solchen Fall unterrichtet die Agentur unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher von der gewährten Ausnahme, den Gründen und gegebenenfalls von den erforderlichen Minderungsmaßnahmen, die getroffen wurden. Überschreitet die Geltungsdauer einer Ausnahme acht aufeinanderfolgende Monate oder hat die Agentur wiederholt dieselben Ausnahmen gewährt und überschreitet deren gesamte Geltungsdauer acht Monate, so prüft die Kommission ob die genannten Bedingungen erfüllt sind und erlässt, wenn dies ihrer Ansicht nach nicht zutrifft, einen Durchführungsbeschluss, der im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und im gemäß Artikel 63 eingerichteten Speicher erfasst wird. Nach der Notifizierung des Durchführungsbeschlusses widerruft die Agentur diese Ausnahme unverzüglich.
5. Die Agentur erstellt Berichte über die Inspektionen und sonstigen Überwachungstätigkeiten gemäß Artikel 73.
6. Die Agentur reagiert unverzüglich auf ein die Sicherheit betreffendes Problem, das in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt, indem sie festlegt, welche Abhilfemaßnahmen von den zuständigen nationalen Behörden oder den juristischen und natürlichen Personen, die unter die Verordnung fallen, zu ergreifen sind, und die entsprechenden Informationen einschließlich Anweisungen und Empfehlungen, wenn dies zur Wahrung der Ziele nach Artikel 1 erforderlich ist, übermittelt.
7. Die Agentur gibt Stellungnahmen zu den einzelnen Flugzeitspezifikationsregelungen ab, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit den nach Artikel 28 Absatz 1 Buchstabe f erlassenen delegierten Rechtsakten vorgeschlagen wurden und die von den von der Agentur festgelegten Zertifizierungsspezifikationen abweichen.

*Artikel 66*

**Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierung**

1. In Bezug auf die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a und Buchstabe b Ziffer i genannten Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung nimmt die Agentur gegebenenfalls und nach den Vorgaben des Abkommens von Chicago oder seiner Anhänge im Namen der Mitgliedstaaten die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs- oder Eintragsstaats wahr, soweit diese die Konstruktionszertifizierung und verbindliche Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit betreffen. Zu diesem Zweck wird sie insbesondere
  - (a) für jede Konstruktion eines Erzeugnisses, für das eine Musterzulassung, Änderungszulassung, einschließlich einer ergänzenden Musterzulassung oder eine Genehmigung von Reparaturverfahren gemäß Artikel 11 beantragt wurde, die Musterzulassungsgrundlage festlegen und dem Antragsteller mitteilen.
  - (b) für jedes Erzeugnis, für das ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein eingeschränktes Lärmzeugnis nach Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe a beantragt wurde, die besonderen Lufttüchtigkeitspezifikationen oder die besonderen Bestimmungen für die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen festlegen und diese dem Antragsteller mitteilen;
  - (c) für jede Konstruktion von Teilen oder nicht eingebauter Ausrüstung, für die ein Zeugnis/eine Zulassung nach Artikel 12 bzw. Artikel 13 beantragt wurde, die Zertifizierungsgrundlage festlegen und diese dem Antragsteller mitteilen;
  - (d) für Luftfahrzeuge, für die eine Fluggenehmigung nach Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b beantragt wurde, die Genehmigung für die zugehörigen Flugbedingungen entsprechend der Konstruktion erteilen;
  - (e) Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit festlegen und zugänglich machen, die für die Konstruktion von Erzeugnissen und Teilen gelten, die Gegenstand einer Erklärung gemäß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a sind;
  - (f) gemäß Artikel 51 Absatz 3 die Verantwortung für Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben in Bezug auf Musterzulassungen, eingeschränkte Musterzulassungen, Änderungszulassungen, einschließlich ergänzender Musterzulassungen, und Genehmigungen von Reparaturverfahren für die Konstruktion von Erzeugnissen im Einklang mit Artikel 11 und Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b übernehmen;
  - (g) gemäß Artikel 51 Absatz 3 die Verantwortung für Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben in Bezug auf Zulassungen/Zeugnisse für Konstruktionen von Teilen oder nicht eingebauter Ausrüstung im Einklang mit den Artikeln 12 und 13 übernehmen;
  - (h) Umweltdatenblätter zur Konstruktion von Erzeugnissen, die sie zertifiziert, im Einklang mit Artikel 11 ausstellen;
  - (i) die Funktionen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Zusammenhang mit der von ihr zertifizierten Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung bezüglich der Aufsicht, die sie ausübt, gewährleisten; einschließlich der unverzüglichen Reaktion auf ein Sicherheitsproblem und der Heraus- und Weitergabe einschlägiger verbindlicher Informationen;
2. Gemäß Artikel 51 Absatz 3 ist die Agentur für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung zuständig in Bezug auf:

- (a) die Genehmigung von Organisationen, die für die Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung verantwortlich sind, nach Artikel 15 Absatz 1;
  - (b) die Genehmigung von Organisationen, die für die Herstellung, Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung verantwortlich sind und von Organisationen, die an der Ausbildung von Personal beteiligt sind, nach Artikel 15, wenn diese Organisationen ihre Hauptniederlassung außerhalb des Gebiets haben, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommens von Chicago zuständig ist.
3. Gemäß Artikel 54 Absatz 3 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Erklärungen, die Organisationen gemäß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a abgegeben haben.

*Artikel 67*

**Zertifizierung des fliegenden Personals**

1. Gemäß Artikel 51 Absatz 3 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf die Genehmigungen von Ausbildungsorganisationen für Piloten und Flugbegleiter sowie flugmedizinischen Zentren nach Artikel 22, wenn diese Organisationen und Zentren ihre Hauptniederlassung außerhalb des Gebiets haben, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommens von Chicago zuständig ist.
2. Gemäß Artikel 51 Absatz 3 ist die Agentur in jedem der folgenden Fälle zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Zulassungen/Zeugnisse von Flugsimulationsübungsgeräten gemäß Artikel 23:
- (a) Das Gerät wird von einer Organisation betrieben, der die Agentur im Einklang mit Absatz 1 eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat;
  - (b) das Gerät befindet sich innerhalb des Gebiets, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommen von Chicago zuständig ist und wird von einer Organisation betrieben, die im Einklang mit Absatz 1 von der Agentur zertifiziert wurde und ihre Hauptniederlassung außerhalb dieses Gebiets hat;
  - (c) das Gerät befindet sich außerhalb des Gebiets, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommen von Chicago zuständig ist, es sei denn, es wird von einer Organisation betrieben, der keine Zulassung/kein Zeugnis im Einklang mit Absatz 1 von der Agentur erteilt wurde und die ihre Hauptniederlassung innerhalb dieses Gebiets hat.

*Artikel 68*

**ATM/ANS**

1. Gemäß Artikel 51 Absatz 3 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf:
- (a) Zulassungen/Zeugnisse für ATM/ANS-Anbieter nach Artikel 36, wenn diese Anbieter ihre Hauptniederlassung außerhalb des Gebiets, auf das die Verträge

- Anwendung finden, haben und sie für die Erbringung von ATM/ANS im Luftraum über diesem Gebiet zuständig sind;
- (b) Zulassungen/Zeugnisse für ATM/ANS-Anbieter nach Artikel 36, wenn diese Anbieter europaweit ATM/ANS-Dienste anbieten;
  - (c) Zulassungen/Zeugnisse für und Erklärungen von Organisationen nach Artikel 37, wenn diese Organisationen an der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von europaweiten ATM/ANS-Systemen und -Komponenten beteiligt sind;
  - (d) Erklärungen von ATM/ANS-Anbietern, denen die Agentur im Einklang mit Artikel 38 Absatz 1 eine Zulassung/ein Zeugnis nach den Buchstaben a und b in Bezug auf die von ihnen betriebenen ATM/ANS-Systeme und -Komponenten erteilt hat.
2. In Bezug auf die in Artikel 38 genannten Systeme und Komponenten wird die Agentur
- (a) wenn in gemäß Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, genaue Spezifikationen für die ATM/ANS-Systeme und -Komponenten festlegen und dem Antragsteller mitteilen, von denen die Sicherheit oder Interoperabilität abhängt und die gemäß Artikel 38 Absatz 2 Gegenstand einer Zulassung/eines Zeugnisses oder einer Erklärung sind;
  - (b) wenn in gemäß Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechendes festgelegt ist, gemäß Artikel 51 Absatz 3 die Zuständigkeit für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Zulassungen/Zeugnisse für und Erklärungen betreffend ATM/ANS-Systeme und -Komponenten übernehmen, von denen die Sicherheit oder die Interoperabilität abhängt, gemäß Artikel 38 Absatz 2.

#### *Artikel 69*

#### **Zertifizierung von Fluglotsen**

Gemäß Artikel 51 Absatz 3 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf die Zulassungen/Zeugnisse von Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen nach Artikel 42, wenn diese Organisationen ihre Hauptniederlassung außerhalb des Gebiets haben, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommens von Chicago zuständig ist, und gegebenenfalls deren Personal.

#### *Artikel 70*

#### **Drittlandsbetreiber und internationale Sicherheitsaufsicht**

1. Gemäß Artikel 51 Absatz 3 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Genehmigungen von Tätigkeiten gemäß Artikel 49 Absätze 1 und 2 und von den Betreibern nach Artikel 49 Absatz 2 abgegebene Erklärungen, es sei denn, ein Mitgliedstaat nimmt die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats bezüglich dieser Betreiber wahr.
2. Gemäß Artikel 51 Absatz 3 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Genehmigungen für Luftfahrzeuge und Piloten nach Artikel 50 Absatz 1 Buchstabe a.

3. Die Agentur unterstützt auf entsprechenden Antrag die Kommission bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durch die Durchführung der notwendigen Beurteilungen von Drittlandsbetreibern und den für ihre Beaufsichtigung zuständigen Behörden, einschließlich Kontrollen vor Ort. Sie übermittelt die Ergebnisse dieser Beurteilungen mit entsprechenden Empfehlungen an die Kommission.

#### *Artikel 71*

#### **Untersuchungen der Agentur**

1. Die Agentur führt selbst oder durch zuständige nationale Behörden oder qualifizierte Stellen Untersuchungen durch, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung gemäß Artikel 51 Absatz 3 erforderlich sind.
2. Für die Zwecke der Durchführung der in Absatz 1 genannten Untersuchungen wird die Agentur ermächtigt:
  - (a) von den natürlichen oder juristischen Personen, denen sie eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat oder die ihr gegenüber eine Erklärung abgegeben haben, zu verlangen, alle erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen;
  - (b) von diesen Personen die Abgabe mündlicher Erklärungen zu Tatsachen, Dokumenten, Gegenständen, Verfahren oder sonstigen Sachverhalten zu verlangen, die für die Feststellung relevant sind, ob die Person die Bestimmungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt;
  - (c) alle Räumlichkeiten, Grundstücke und Transportmittel dieser Personen zu betreten;
  - (d) alle Unterlagen, Aufzeichnungen oder Daten, die sich im Besitz dieser Personen befinden oder ihnen zugänglich sind, zu prüfen, zu kopieren oder Auszüge daraus anzufertigen, unabhängig von dem Medium, auf dem die Informationen gespeichert sind.

Soweit dies erforderlich ist, um festzustellen, ob eine Person, der sie eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat, oder die ihr gegenüber eine Erklärung abgegeben hat, die Bestimmungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt, wird die Agentur ermächtigt, die Befugnisse nach Unterabsatz 1 in Bezug auf jede andere juristische oder natürliche Person auszuüben, die nach vernünftigem Ermessen über für diese Zwecke relevante Informationen verfügt oder Zugang zu solchen Informationen hat.

Die Befugnisse nach Unterabsatz 1 werden im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats oder des Drittlandes ausgeübt, in dem die Untersuchung durchgeführt wird, unter Wahrung der Rechte und berechtigten Interessen der betroffenen Personen und im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Wenn nach dem geltenden nationalen Recht eine vorherige Genehmigung der zuständigen Justizbehörde des betreffenden Mitgliedstaats oder Drittlands erforderlich ist, um Zugang zu den Räumlichkeiten, Grundstücken und Transportmitteln nach Unterabsatz 1 Buchstabe c zu erhalten, werden diese Befugnisse erst nach der Erteilung der vorherigen Genehmigung ausgeübt.

3. Die Agentur stellt sicher, dass ihr Personal und gegebenenfalls jeder andere Sachverständige, der an der Untersuchung teilnimmt, hinreichend qualifiziert ist,

angemessen eingewiesen wurde und ordnungsgemäß bevollmächtigt ist. Diese Personen üben ihre Befugnisse unter Vorlage einer schriftlichen Vollmacht aus.

4. Auf Antrag der Agentur unterstützen die Bediensteten der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Untersuchung erfolgen soll, sie bei der Durchführung der Untersuchung. Ist solche Unterstützung erforderlich, wird die Agentur rechtzeitig vor Beginn der Untersuchung den Mitgliedstaat, in dem die Untersuchung durchgeführt wird, davon in Kenntnis setzen und angeben, welche Unterstützung benötigt wird.

#### *Artikel 72*

### **Geldbußen und Zwangsgelder**

1. Gemäß dieser Verordnung kann die Kommission auf Ersuchen der Agentur gegen eine juristische oder natürliche Person, der die Agentur eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat oder die ihr gegenüber eine Erklärung abgegeben hat, eine der folgenden beiden oder beide Maßnahmen verhängen:
  - (a) eine Geldbuße, wenn die Person vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Bestimmung dieser Verordnung oder der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verstoßen hat;
  - (b) ein Zwangsgeld, wenn die Person gegen eine dieser Bestimmungen verstoßen hat oder zu verstoßen droht, um sie zur Einhaltung der Bestimmungen zu zwingen.
2. Die Geldbußen und Zwangsgelder nach Absatz 1 müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Sie werden unter Berücksichtigung der Schwere des Falles und insbesondere des Ausmaßes des Sicherheits- oder Umweltrisikos sowie der wirtschaftlichen Kapazität der betreffenden natürlichen oder juristischen Person festgesetzt.

Die Höhe der Geldbußen beträgt höchstens 4 % der Jahreseinnahmen oder des Umsatzes der betreffenden natürlichen oder juristischen Person. Die Höhe der Zwangsgelder beträgt höchstens 2,5 % der Tagesdurchschnittseinnahmen oder des Umsatzes der betreffenden natürlichen oder juristischen Person.
3. Die Kommission verhängt nur dann Geldbußen und Zwangsgelder gemäß Absatz 1, wenn andere in dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehene Maßnahmen unverhältnismäßig oder unangemessen sind, um solche Verstöße abzustellen.
4. Für die Verhängung von Geldbußen und Zwangsgeldern gemäß den Bestimmungen dieses Artikels legt die Kommission im Wege von delegierten Rechtsakten nach Artikel 117 Folgendes fest:
  - (a) detaillierte Kriterien und eine detaillierte Methodik für die Festsetzung der Höhe der Geldbußen und Zwangsgelder;
  - (b) detaillierte Regeln für Untersuchungen, damit verbundene Maßnahmen und die Berichterstattung sowie die Beschlussfassung einschließlich Bestimmungen zum Recht auf Verteidigung, Akteneinsicht, Rechtsvertretung und Vertraulichkeit sowie Fristenregelungen und
  - (c) Verfahren für die Einziehung von Geldbußen und Zwangsgeldern.

5. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat die unbeschränkte Befugnis zur Überprüfung der nach Absatz 1 erlassenen Beschlüsse der Kommission. Er kann die verhängten Geldbußen oder Zwangsgelder aufheben, herabsetzen oder erhöhen.
6. Beschlüsse nach Absatz 1 sind nicht strafrechtlicher Art.

*Artikel 73*

**Monitoring der Mitgliedstaaten**

1. Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Überwachung der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durch die Mitgliedstaaten und führt dazu Inspektionen und sonstige Überwachungstätigkeiten durch. Diese Inspektionen und sonstigen Überwachungstätigkeiten sollen die Mitgliedstaaten auch bei der Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung dieser Bestimmungen unterstützen.

Die Agentur legt der Kommission Berichte über die gemäß diesem Absatz durchgeführten Inspektionen und sonstigen Überwachungstätigkeiten vor.

2. Für die Zwecke der Durchführung der in Absatz 1 genannten Inspektionen und sonstigen Überwachungstätigkeiten wird die Agentur ermächtigt:
  - (a) von den zuständigen nationalen Behörden sowie den natürlichen und juristischen Personen, die dieser Verordnung unterliegen, die Vorlage aller erforderlichen Informationen zu verlangen;
  - (b) von diesen Behörden und Personen die Abgabe mündlicher Erklärungen zu Tatsachen, Dokumenten, Gegenständen, Verfahren oder sonstigen Sachverhalten zu verlangen, die für die Feststellung relevant sind, ob ein Mitgliedstaat die Bestimmungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt;
  - (c) alle Räumlichkeiten, Grundstücke und Transportmittel dieser Behörden und Personen zu betreten;
  - (d) alle Unterlagen, Aufzeichnungen oder Daten, die sich im Besitz dieser Behörden und Personen befinden oder ihnen zugänglich sind, zu prüfen, kopieren oder Auszüge daraus anzufertigen, unabhängig von dem Medium, auf dem die Informationen gespeichert sind.

Soweit dies erforderlich ist, um festzustellen, ob ein Mitgliedstaat die Bestimmungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt, wird die Agentur auch ermächtigt, die Befugnisse nach Unterabsatz 1 in Bezug auf jede andere juristische oder natürliche Person auszuüben, die nach vernünftigem Ermessen über für diese Zwecke relevante Informationen verfügt oder Zugang zu solchen Informationen hat.

Die Befugnisse nach diesem Absatz werden im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats ausgeübt, in dem die Inspektionen oder sonstige Überwachungstätigkeiten durchgeführt werden, unter Wahrung der Rechte und berechtigten Interessen der betroffenen Personen und im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Wenn nach dem geltenden nationalen Recht eine

vorherige Genehmigung der zuständigen Justizbehörde des betreffenden Mitgliedstaats erforderlich ist, um Zugang zu den Räumlichkeiten, Grundstücken und Transportmitteln gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe c zu erhalten, werden diese Befugnisse erst nach der Erteilung der vorherigen Genehmigung ausgeübt.

3. Die Agentur stellt sicher, dass ihr Personal und gegebenenfalls jeder andere Sachverständige, der an den Inspektionen oder sonstigen Überwachungstätigkeiten teilnimmt, hinreichend qualifiziert ist, angemessen eingewiesen wurde und ordnungsgemäß bevollmächtigt ist. Diese Personen üben ihre Befugnisse unter Vorlage einer schriftlichen Vollmacht aus.

Rechtzeitig vor einer Inspektion oder sonstigen Überwachungstätigkeit unterrichtet die Agentur den betreffenden Mitgliedstaat über die Maßnahme und die Identität der Mitglieder ihres Personals und anderer Sachverständiger, die diese Tätigkeit durchführen.

4. Der betreffende Mitgliedstaat erleichtert die Durchführung der Inspektion oder sonstigen Überwachungstätigkeit. Er trägt dafür Sorge, dass die Behörden und die betroffenen Personen mit der Agentur zusammenarbeiten.

Wenn eine natürliche oder juristische Person nicht mit der Agentur zusammenarbeitet, stellen die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats die erforderliche Unterstützung für die Agentur bereit, damit diese die Inspektion oder sonstige Überwachungstätigkeit durchführen kann.

5. Wird wegen einer Inspektion oder sonstigen Überwachungstätigkeit gemäß diesem Artikel eine Inspektion oder sonstige Überwachungstätigkeit in Bezug auf eine natürliche oder eine juristische Person, die dieser Verordnung unterliegt, erforderlich, gelten die Bestimmungen des Artikels 71 Absätze 2, 3 und 4.
6. Auf Anfrage des Mitgliedstaats werden ihm die von der Agentur nach Absatz 1 erstellten Berichte in der EU-Amtssprache oder den EU-Amtssprachen des Mitgliedstaats, in dem die Inspektion stattgefunden hat, zur Verfügung gestellt.
7. Die Agentur veröffentlicht eine Zusammenfassung der Informationen über die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durch die einzelnen Mitgliedstaaten. Sie nimmt diese Informationen in den jährlichen Sicherheitsbericht nach Artikel 61 Absatz 6 auf.
8. Die Agentur leistet einen Beitrag zur Bewertung der Auswirkungen der Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, unbeschadet der Bewertung durch die Kommission nach Artikel 113, und trägt dabei den in Artikel 1 genannten Zielen Rechnung.
9. Die Kommission erlässt detaillierte Regeln für die Arbeitsweise der Agentur bei der Wahrnehmung der Aufgaben gemäß diesem Artikel. Diese Vorschriften sind Gegenstand von Durchführungsrechtsakten, die nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 116 Absatz 2 erlassen werden.

#### *Artikel 74*

### **Forschung und Innovation**

1. Die Agentur unterstützt die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Ermittlung der wichtigsten Forschungsthemen im Bereich der Zivilluftfahrt im Hinblick auf die

- Gewährleistung der Kohärenz und Koordinierung zwischen öffentlich finanzierter Forschung und Entwicklung und den Maßnahmen, die unter diese Verordnung fallen.
2. Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Festlegung und Durchführung der einschlägigen EU-Rahmenprogramme für Forschung und Innovation und der jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogramme, einschließlich der Durchführung von Bewertungsverfahren, der Überprüfung der finanzierten Projekte und der Auswertung der Ergebnisse von Projekten im Bereich Forschung und Innovation.
  3. Die Agentur kann Forschungstätigkeiten entwickeln und finanzieren, soweit sie sich ausschließlich auf die Verbesserung hinsichtlich Tätigkeiten in ihrem Zuständigkeitsbereich beziehen. Der Forschungsbedarf und die Tätigkeiten der Agentur werden in ihrem jährlichen Arbeitsprogramm aufgeführt.
  4. Die Ergebnisse der von der Agentur finanzierten Forschung werden veröffentlicht, sofern die anwendbaren Vorschriften des Rechts des geistigen Eigentums oder die Sicherheitsvorschriften der Agentur gemäß Artikel 112 eine solche Veröffentlichung nicht ausschließen.
  5. Zusätzlich zu den Aufgaben nach den Absätzen 1 bis 4 und nach Artikel 64 kann die Agentur sich auch ad hoc an Forschungstätigkeiten beteiligen, sofern diese Tätigkeiten im Einklang mit den Aufgaben der Agentur und den Zielen dieser Verordnung stehen.

#### *Artikel 75*

#### **Umweltschutz**

1. Die für den Zweck der Zertifizierung der Konstruktion von Erzeugnissen gemäß Artikel 11 von der Agentur getroffenen Emissions- und Lärmschutzmaßnahmen, sollen maßgebliche schädliche Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit durch die betreffenden Aktivitäten im Bereich der Zivilluftfahrt verhindern.
2. Die Mitgliedstaaten, die Kommission, die Agentur und die anderen EU-Organe, Einrichtungen, Büros und Agenturen arbeiten im Rahmen ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs in Umweltfragen einschließlich jener, die Gegenstand der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> sind, zusammen, um zu gewährleisten, dass den Zusammenhängen zwischen Umweltschutz, menschlicher Gesundheit und anderen technischen Bereichen der Zivilluftfahrt Rechnung getragen wird.
3. Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Festlegung und Koordinierung von Umweltschutzstrategien und -maßnahmen in der Zivilluftfahrt insbesondere durch die Durchführung von Studien und Simulationsentwürfen und durch technische Beratung.

---

<sup>21</sup> Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Agentur für chemische Stoffe, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1).

4. Zur Information der Fachkreise und der breiten Öffentlichkeit veröffentlicht die Agentur alle drei Jahre einen Umweltbericht mit einer objektiven Beurteilung des Umweltschutzes in der Zivilluftfahrt in der Union.

#### *Artikel 76*

#### **Luftsicherheit**

1. Die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur arbeiten bei Fragen, die die Gefahrenabwehr (Luftsicherheit) in der Zivilluftfahrt, einschließlich Cybersicherheit, betreffen, zusammen, um zu gewährleisten, dass den Zusammenhängen zwischen Flugsicherheit und Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt Rechnung getragen wird.
2. Die Agentur leistet der Kommission auf deren Verlangen technische Hilfe bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> einschließlich der Luftsicherheitsinspektionen und bei der Ausarbeitung von Maßnahmen, die im Rahmen dieser Verordnung zu erlassen sind.
3. Zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen kann die Agentur die erforderlichen Maßnahmen nach Artikel 65 Absatz 6 und Artikel 66 Absatz 1 Buchstabe i ergreifen. Bevor sie solche Maßnahmen ergreift, holt die Agentur die Zustimmung der Kommission ein und konsultiert die Mitgliedstaaten.

#### *Artikel 77*

#### **Internationale Zusammenarbeit**

1. Die Agentur unterstützt die Kommission auf deren Verlangen bei ihren Beziehungen zu Drittländern und internationalen Organisationen im Zusammenhang mit Angelegenheiten, die unter diese Verordnung fallen. Diese Unterstützung soll insbesondere zur Harmonisierung von Vorschriften und zur gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen beitragen.
2. Die Agentur kann mit den zuständigen Behörden von Drittländern und internationalen Organisationen, die für die unter diese Verordnung fallenden Fragen zuständig sind, zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck kann die Agentur nach vorheriger Genehmigung durch die Kommission, Arbeitsbeziehungen zu diesen Behörden und internationalen Organisationen aufnehmen.
3. Die Agentur unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus internationalen Vereinbarungen in Bezug auf Angelegenheiten, die unter diese Verordnung fallen, insbesondere bezüglich ihrer Verpflichtungen aufgrund des Abkommens von Chicago.
4. Die Agentur erstellt und aktualisiert erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Kommission einen Speicher, der Folgendes umfasst:
  - (a) Informationen darüber, in wieweit die Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sowie die von der Agentur im Rahmen der

---

<sup>22</sup> Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

vorliegenden Verordnung ergriffenen Maßnahmen mit den internationalen Richtlinien und Empfehlungen im Einklang stehen;

- (b) sonstige Informationen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung, die für alle Mitgliedstaaten erfasst werden und die für die von der ICAO vorgenommene Überwachung der Einhaltung des Abkommens von Chicago und der internationalen Richtlinien und Empfehlungen durch die Mitgliedstaaten relevant sind.

Die Mitgliedstaaten verwenden die in diesem Speicher enthaltenen Informationen, um ihren Verpflichtungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago nachzukommen und für die Bereitstellung von Informationen für die ICAO im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP).

- 5. Unbeschadet der einschlägigen Bestimmungen des Vertrags arbeiten die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden bei technischen Fragen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen und für die Arbeit der ICAO relevant sind, über ein Netz von Sachverständigen zusammen.

Die Agentur stellt diesem Netz die erforderliche verwaltungstechnische Unterstützung, einschließlich Hilfe bei der Vorbereitung und Organisation seiner Sitzungen, zur Verfügung.

- 6. Zusätzlich zu den Aufgaben nach den Absätzen 1 bis 5 und nach Artikel 64 kann sich die Agentur auch ad hoc an einer technischen Zusammenarbeit sowie an Forschungs- und Unterstützungsprojekten mit Drittländern und internationalen Organisationen beteiligen, sofern diese Tätigkeiten mit den Aufgaben der Agentur und den Zielen gemäß Artikel 1 im Einklang stehen.

#### *Artikel 78*

### **Krisenmanagement**

- 1. Die Agentur leistet im Rahmen ihrer Zuständigkeiten einen Beitrag zur raschen Reaktion auf und Begrenzung von Krisensituationen im Luftverkehr.
- 2. Die Agentur beteiligt sich an der europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen, (EACCC), die gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission<sup>23</sup> eingesetzt wurde.

#### *Artikel 79*

### **Luftfahrtschulungen**

Zur Förderung bewährter Verfahren und einer einheitlichen Durchführung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen Maßnahmen kann die Agentur den zuständigen nationalen Behörden, zuständigen Behörden von Drittländern, internationalen Organisationen, juristischen und natürlichen Personen, die unter diese Verordnung fallen sowie anderen interessierten Kreisen Schulungen, auch durch

---

<sup>23</sup> Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission vom 7. Juli 2011 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 (ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1).

externe Dienstleister, anbieten. Die Agentur legt in ihrer amtlichen Veröffentlichung die Zulassungsvoraussetzungen für die von ihr für die Zwecke dieses Artikels eingesetzten externen Schulungsanbieter fest und veröffentlicht diese.

#### *Artikel 80*

### **Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums**

Die Agentur leistet der Kommission auf deren Verlangen - sofern sie über die entsprechende Fachkenntnis verfügt - technische Hilfe bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und übernimmt insbesondere:

- (a) die Durchführung technischer Inspektionen, technischer Untersuchungen und Studien;
- (b) die Mitwirkung an der Umsetzung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen,
- (c) die Mitwirkung an der Umsetzung des ATM-Masterplans, einschließlich der Entwicklung und Umsetzung des Programms zur Flugsicherungsforschung für den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky ATM Research, SESAR).

## **ABSCHNITT II**

### **INNERER AUFBAU**

#### *Artikel 81*

### **Rechtsstellung, Sitz und Außenstellen**

1. Die Agentur ist eine Einrichtung der Union. Sie besitzt Rechtspersönlichkeit.
2. Die Agentur besitzt in jedem Mitgliedstaat die weitestgehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit, die juristischen Personen nach dessen Rechtsvorschriften zuerkannt ist. Sie kann insbesondere bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern und ist vor Gericht parteifähig.
3. Sitz der Agentur ist Köln (Bundesrepublik Deutschland).
4. Die Agentur kann in den Mitgliedstaaten mit deren Zustimmung und in Übereinstimmung mit Artikel 91 Absatz 4 Außenstellen einrichten.
5. Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor rechtlich vertreten.

#### *Artikel 82*

### **Personal**

1. Für das von der Agentur beschäftigte Personal gelten das Statut der Beamten der Europäischen Union, die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten

der Europäischen Union<sup>24</sup> und die im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Union erlassenen Regelungen zur Durchführung dieser Bestimmungen.

2. Die Agentur kann auf abgeordnete nationale Sachverständige oder sonstiges Personal zurückgreifen, das nicht von der Agentur selbst beschäftigt wird. Der Verwaltungsrat beschließt eine Regelung für die Abordnung nationaler Sachverständiger zur Agentur.

### *Artikel 83*

#### **Vorrechte und Befreiungen**

Das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Union findet auf die Agentur und ihr Personal Anwendung.

### *Artikel 84*

#### **Haftung**

1. Die vertragliche Haftung der Agentur bestimmt sich nach dem für den betreffenden Vertrag geltenden Recht.
2. Für Entscheidungen aufgrund einer Schiedsklausel in einem von der Agentur geschlossenen Vertrag ist der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.
3. Im Bereich der außervertraglichen Haftung ersetzt die Agentur einen durch ihre Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihrer dienstlichen Tätigkeit verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind.
4. Für Streitsachen über den Schadensersatz nach Absatz 3 ist der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.
5. Die persönliche Haftung der Bediensteten gegenüber der Agentur bestimmt sich nach den Vorschriften des Statuts bzw. der für sie geltenden Beschäftigungsbedingungen.

### *Artikel 85*

#### **Aufgaben des Verwaltungsrats**

1. Die Agentur verfügt über einen Verwaltungsrat.
2. Der Verwaltungsrat
  - (a) ernennt den Exekutivdirektor und verlängert gegebenenfalls dessen Amtszeit oder enthebt ihn seines Amtes gemäß Artikel 92;
  - (b) nimmt einen konsolidierten Jahresbericht über die Tätigkeiten der Agentur an und übermittelt ihn spätestens am 1. Juli jedes Jahres dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof. Der konsolidierte Jahresbericht wird veröffentlicht;

---

<sup>24</sup> Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 259/68 des Rates vom 29. Februar 1968 zur Festlegung des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten dieser Gemeinschaften sowie zur Einführung von Sondermaßnahmen, die vorübergehend auf die Beamten der Kommission anwendbar sind (ABl. L 56 vom 4.3.1968, S. 1).

- (c) beschließt jedes Jahr mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder das Programmplanungsdokument der Agentur gemäß Artikel 106;
  - (d) beschließt jedes Jahr mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder den jährlichen Haushaltsplan der Agentur gemäß Artikel 109 Absatz 11;
  - (e) legt Verfahren für die Entscheidungen des Exekutivdirektors gemäß den Artikeln 104 und 105 fest;
  - (f) nimmt seine Aufgaben im Zusammenhang mit dem Haushalt der Agentur gemäß den Artikeln 109, 110 und 114 wahr;
  - (g) ernennt die Mitglieder der Beschwerdekammer(n) gemäß Artikel 94;
  - (h) übt die Disziplargewalt über den Exekutivdirektor aus;
  - (i) nimmt zu den in Artikel 115 Absatz 2 genannten Vorschriften für Gebühren und Entgelte Stellung;
  - (j) gibt sich eine Geschäftsordnung und beschließt die Geschäftsordnung des Exekutivrats;
  - (k) beschließt über die für die Agentur geltende Sprachenregelung;
  - (l) fasst sämtliche Beschlüsse über die Schaffung sowie, falls notwendig, Änderung des internen Aufbaus der Agentur;
  - (m) übt gemäß Absatz 6 in Bezug auf das Personal der Agentur die Befugnisse aus, die der Anstellungsbehörde im Beamtenstatut und der zum Abschluss von Dienstverträgen ermächtigten Behörde in den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten übertragen werden („Befugnisse der Anstellungsbehörde“);
  - (n) beschließt geeignete Durchführungsbestimmungen zum Statut der Beamten und zu den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten gemäß Artikel 110 des Statuts;
  - (o) ergreift angemessene Folgemaßnahmen zu den Feststellungen und Empfehlungen der internen oder externen Auditberichte und Bewertungen sowie der Untersuchungsberichte des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF);
  - (p) beschließt Bestimmungen zur Vermeidung und Bewältigung von Interessenkonflikten seiner Mitglieder sowie der Mitglieder der Beschwerdekammer(n);
  - (q) beschließt die für die Agentur geltende Finanzregelung gemäß Artikel 114;
  - (r) ernennt einen Rechnungsführer, der dem Statut der Beamten und den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten unterliegt und in der Wahrnehmung seiner Aufgaben völlig unabhängig ist;
  - (s) beschließt eine Betrugsbekämpfungsstrategie, die in einem angemessenen Verhältnis zu den Betrugsrisiken steht und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der durchzuführenden Maßnahmen berücksichtigt;
  - (t) nimmt zu dem Entwurf des europäischen Flugsicherheitsprogramms gemäß Artikel 5 Stellung;
  - (u) beschließt den europäischen Plan für Flugsicherheit gemäß Artikel 6.
3. Der Verwaltungsrat kann den Exekutivdirektor in allen Fragen beraten, die von dieser Verordnung erfasste Bereiche betreffen.

4. Der Verwaltungsrat setzt ein beratendes Gremium ein, das die Gesamtheit der interessierten Kreise repräsentiert, die von der Tätigkeit der Agentur betroffen sind, und das anzuhören ist, bevor er Entscheidungen in den in Absatz 2 Buchstaben c, e, f und i genannten Bereichen trifft. Er kann auch beschließen, das beratende Gremium zu anderen in den Absätzen 2 und 3 genannten Fragen anzuhören. Stellungnahmen des beratenden Gremiums sind für den Verwaltungsrat nicht bindend.
5. Der Verwaltungsrat kann Arbeitsgremien einsetzen, die ihn bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben, einschließlich der Vorbereitung seiner Entscheidungen und der Überwachung ihrer Durchführung, unterstützen.
6. Der Verwaltungsrat erlässt gemäß Artikel 110 des Statuts der Beamten einen Beschluss auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 1 des Statuts der Beamten und Artikel 6 der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten, mit dem er dem Exekutivdirektor die entsprechenden Befugnisse der Anstellungsbehörde überträgt und die Bedingungen festlegt, unter denen die Befugnisübertragung ausgesetzt werden kann. Der Exekutivdirektor kann diese Befugnisse weiter übertragen.

Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände kann der Verwaltungsrat die Übertragung der Befugnisse der Anstellungsbehörde auf den Exekutivdirektor sowie die von diesem weiter übertragenen Befugnisse durch einen Beschluss vorübergehend aussetzen und die Befugnisse selbst ausüben oder sie einem seiner Mitglieder oder einem anderen Bediensteten als dem Exekutivdirektor übertragen.

#### *Artikel 86*

#### **Zusammensetzung des Verwaltungsrats**

1. Der Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Kommission zusammen, die alle stimmberechtigt sind. Jeder Mitgliedstaat ernennt ein Mitglied des Verwaltungsrats und einen Stellvertreter, der das Mitglied in dessen Abwesenheit vertritt. Die Kommission benennt zwei Vertreter und deren Stellvertreter. Die Amtszeit der Mitglieder und ihrer Stellvertreter beträgt vier Jahre. Sie kann verlängert werden.
2. Die Mitglieder des Verwaltungsrats und ihre Stellvertreter werden im Hinblick auf ihre Sachkenntnis, ihre anerkannten Erfahrungen und ihr Engagement im Bereich der Zivilluftfahrt sowie unter Berücksichtigung ihrer einschlägigen Führungs-, Verwaltungs- und Haushaltskompetenzen, die für die weitere Förderung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele erforderlich sind, ernannt. Sie müssen in ihren jeweiligen Mitgliedstaaten eine Gesamtverantwortung zumindest für die Grundsätze der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt tragen.
3. Alle im Verwaltungsrat vertretenen Parteien bemühen sich um eine Begrenzung der Fluktuation ihrer Vertreter, um die Kontinuität der Arbeit des Verwaltungsrats zu gewährleisten. Alle Parteien streben eine ausgewogene Vertretung von Männern und Frauen im Verwaltungsrat an.
4. Die Teilnahme von Vertretern europäischer Drittländer an der Arbeit des Verwaltungsrats als Beobachter und die Bedingungen einer solchen Teilnahme werden gegebenenfalls in den in Artikel 118 genannten Vereinbarungen geregelt.
5. Das in Artikel 85 Absatz 4 genannte beratende Gremium entsendet vier seiner Mitglieder als Beobachter in den Verwaltungsrat. Sie stellen eine möglichst breite

Vertretung der in diesem beratenden Gremium vertretenen unterschiedlichen Auffassungen sicher. Ihre Amtszeit beträgt 24 Monate und kann einmal um weitere 24 Monate verlängert werden.

#### *Artikel 87*

##### **Vorsitz des Verwaltungsrats**

1. Der Verwaltungsrat wählt aus dem Kreis seiner stimmberechtigten Mitglieder einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden von Amts wegen an dessen Stelle.
2. Die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden beträgt vier Jahre und kann einmal um weitere vier Jahre verlängert werden. Mit dem Ende ihrer Mitgliedschaft im Verwaltungsrat endet auch ihre Amtszeit automatisch am selben Tag.

#### *Artikel 88*

##### **Sitzungen des Verwaltungsrats**

1. Der Verwaltungsrat wird von seinem Vorsitzenden einberufen.
2. Der Verwaltungsrat hält jährlich mindestens zwei ordentliche Sitzungen ab. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung des Vorsitzenden, auf Antrag der Kommission oder auf Antrag mindestens eines Drittels seiner Mitglieder zusammen.
3. Der Exekutivdirektor der Agentur nimmt an den Beratungen teil, hat jedoch kein Stimmrecht.
4. Der Verwaltungsrat kann alle Personen, deren Stellungnahme von Interesse sein kann, als Beobachter zur Teilnahme an den Sitzungen einladen.
5. Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsrats werden von der Agentur geführt.

#### *Artikel 89*

##### **Abstimmungsregeln des Verwaltungsrats**

1. Unbeschadet des Artikels 85 Absatz 2 Buchstaben c und d und Artikel 92 Absatz 7 fasst der Verwaltungsrat seine Beschlüsse mit der Mehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder. Auf Antrag eines Mitglieds des Verwaltungsrats wird der in Artikel 85 Absatz 2 Buchstabe k genannte Beschluss einstimmig gefasst.
2. Jedes gemäß Artikel 86 Absatz 1 ernannte Mitglied hat eine Stimme. Bei Abwesenheit eines Mitglieds ist sein Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben. Weder die Beobachter noch der Exekutivdirektor der Agentur nehmen an Abstimmungen teil.
3. In der Geschäftsordnung des Verwaltungsrats werden die Abstimmungsmodalitäten genauer festgelegt, insbesondere die Bedingungen, unter denen ein Mitglied im Namen eines anderen handeln kann, sowie gegebenenfalls Bestimmungen über die Beschlussfähigkeit.
4. Beschlüsse in Haushalts- und Personalangelegenheiten bedürfen eines zustimmenden Votums der Kommission.

*Artikel 90*

**Exekutivrat**

1. Der Verwaltungsrat wird von einem Exekutivrat unterstützt.
2. Der Exekutivrat
  - (a) bereitet die Beschlussvorlagen für den Verwaltungsrat vor;
  - (b) ergreift zusammen mit dem Verwaltungsrat angemessene Folgemaßnahmen zu den Feststellungen und Empfehlungen der internen oder externen Auditberichte und Bewertungen sowie der Untersuchungsberichte des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF);
  - (c) berät und unterstützt den Exekutivdirektor, unbeschadet dessen Zuständigkeiten gemäß Artikel 91, bei der Umsetzung der Beschlüsse des Verwaltungsrats im Hinblick auf eine verstärkte Aufsicht über die Verwaltung und Haushaltsführung.
3. In dringenden Fällen kann der Exekutivrat erforderlichenfalls im Namen des Verwaltungsrats bestimmte vorläufige Beschlüsse fassen, vor allem in Verwaltungsangelegenheiten, einschließlich der Aussetzung der Übertragung der Befugnisse der Anstellungsbehörde und in Haushaltsfragen. Solche Beschlüsse müssen dem Verwaltungsrat auf seiner nächsten Sitzung zur Bestätigung vorgelegt werden.
4. Der Exekutivrat setzt sich aus dem Vorsitzenden des Verwaltungsrats, zwei Vertretern der Kommission und sechs weiteren Mitgliedern zusammen, die der Verwaltungsrat aus dem Kreis seiner stimmberechtigten Mitglieder bestimmt. Der Vorsitzende des Verwaltungsrats ist auch der Vorsitzende des Exekutivrats. Der Exekutivdirektor nimmt an den Sitzungen des Exekutivrats teil, hat jedoch kein Stimmrecht. Das beratende Gremium kann eines seiner Mitglieder als Beobachter entsenden.
5. Die Amtszeit der Mitglieder des Exekutivrats entspricht der der Mitglieder des Verwaltungsrats. Die Amtszeit der Mitglieder des Exekutivrats endet mit dem Ende ihrer Mitgliedschaft im Verwaltungsrat.
6. Der Exekutivrat hält mindestens alle drei Monate eine ordentliche Sitzung ab. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung seines Vorsitzenden oder auf Antrag seiner Mitglieder zusammen.
7. Der Verwaltungsrat legt die Geschäftsordnung des Exekutivrats fest.

*Artikel 91*

**Zuständigkeiten des Exekutivdirektors**

1. Der Exekutivdirektor leitet die Agentur. Der Exekutivdirektor ist gegenüber dem Verwaltungsrat rechenschaftspflichtig. Unbeschadet der Befugnisse der Kommission, des Verwaltungsrats und des Exekutivrats übt der Exekutivdirektor sein Amt unabhängig aus und darf Weisungen von Regierungen oder sonstigen Stellen weder anfordern noch entgegennehmen.
2. Der Exekutivdirektor erstattet dem Europäischen Parlament über seine Tätigkeit Bericht, wenn er dazu aufgefordert wird. Der Rat kann den Exekutivdirektor auffordern, über seine Tätigkeit Bericht zu erstatten.

3. Der Exekutivdirektor ist für die Durchführung der Aufgaben verantwortlich, die der Agentur durch diese Verordnung oder andere Rechtsakte der Union zugewiesen sind. Der Exekutivdirektor ist insbesondere verantwortlich für:
- (a) die Billigung der Maßnahmen der Agentur nach Artikel 65 innerhalb der in dieser Verordnung sowie in den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegten Grenzen;
  - (b) die Entscheidung über Untersuchungen, Inspektionen und sonstige Überwachungstätigkeiten gemäß den Artikeln 71 und 73;
  - (c) die Entscheidung über die Zuweisung von Aufgaben an qualifizierte Stellen gemäß Artikel 58 Absatz 1 und über die Durchführung von Untersuchungen im Namen der Agentur durch zuständige nationale Behörden oder qualifizierte Stellen gemäß Artikel 71 Absatz 1;
  - (d) die Ergreifung der erforderlichen Maßnahmen bezüglich der Tätigkeiten der Agentur in Bezug auf die internationale Zusammenarbeit gemäß Artikel 77;
  - (e) die Durchführung aller erforderlichen Schritte, einschließlich des Erlasses interner Verwaltungsanweisungen und der Veröffentlichung von Mitteilungen, um das Funktionieren der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten;
  - (f) die Durchführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats;
  - (g) die Ausarbeitung des konsolidierten Jahresberichts über die Tätigkeiten der Agentur und dessen Vorlage beim Verwaltungsrat zur Annahme;
  - (h) die Ausarbeitung eines Entwurfs des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben gemäß Artikel 109 und die Ausführung des Haushaltsplans gemäß Artikel 110;
  - (i) die Übertragung seiner Befugnisse auf andere Bedienstete der Agentur. Die Kommission legt die Modalitäten solcher Befugnisübertragungen in Durchführungsrechtsakten fest, die nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen werden;
  - (j) die Ausarbeitung des in Artikel 106 Absatz 1 genannten Programmplanungsdokuments und – nach Einholung der Stellungnahme der Kommission – dessen Vorlage beim Verwaltungsrat zur Annahme;
  - (k) die Umsetzung des in Artikel 106 Absatz 1 genannten Programmplanungsdokuments und die Berichterstattung über diese Umsetzung an den Verwaltungsrat;
  - (l) die Ausarbeitung eines Aktionsplans auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der internen und externen Auditberichte und Bewertungen und der Untersuchungen des OLAF sowie die zweimal jährlich erfolgende Berichterstattung an die Kommission und die regelmäßige Berichterstattung an den Verwaltungsrat und den Exekutivrat über die erzielten Fortschritte;
  - (m) den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch vorbeugende Maßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen sowie, falls Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, durch Einziehung rechtsgrundlos gezahlter Beträge und gegebenenfalls durch Verhängung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender verwaltungsrechtlicher und finanzieller Sanktionen;
  - (n) die Ausarbeitung einer Betrugsbekämpfungsstrategie der Agentur und deren Vorlage beim Verwaltungsrat zur Annahme;

- (o) die Ausarbeitung des Entwurfs der für die Agentur geltenden Finanzregelung;
  - (p) die Ausarbeitung des europäischen Plans für Flugsicherheit und seiner anschließenden Überarbeitungen und dessen Vorlage beim Verwaltungsrat zur Annahme;
  - (q) die Berichterstattung über die Durchführung des europäischen Plans für Flugsicherheit an den Verwaltungsrat;
  - (r) die Beantwortung von Unterstützungsersuchen der Kommission gemäß dieser Verordnung;
  - (s) die Annahme der Übertragung von Zuständigkeiten auf die Agentur gemäß den Artikeln 53 und 54;
  - (t) die laufende Verwaltung der Agentur.
4. Der Exekutivdirektor entscheidet auch darüber, ob es erforderlich ist, eine oder mehrere Außenstellen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten einzurichten, damit die Agentur ihre Aufgaben in effizienter und wirksamer Weise wahrnehmen kann. Diese Entscheidung bedarf der vorherigen Zustimmung der Kommission, des Verwaltungsrats und des Mitgliedstaats, in dem die Außenstelle eingerichtet werden soll. In der Entscheidung wird der Umfang der in dieser Außenstelle durchzuführenden Tätigkeiten so festgelegt, dass unnötige Kosten und eine Überschneidung der Verwaltungsfunktionen mit denen der Agentur vermieden werden.

#### *Artikel 92*

#### **Exekutivdirektor**

1. Der Exekutivdirektor wird als Zeitbediensteter der Agentur gemäß Artikel 2 Buchstabe a der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten eingestellt.
2. Der Exekutivdirektor wird aufgrund seiner Leistung und nachgewiesener, für die Zivilluffahrt relevanter Befähigung und Erfahrung vom Verwaltungsrat aus einer Liste von Kandidaten, die die Kommission im Anschluss an ein offenes und transparentes Auswahlverfahren vorgeschlagen hat, ernannt.  

Für den Abschluss des Vertrags mit dem Exekutivdirektor wird die Agentur durch den Vorsitzenden des Verwaltungsrats vertreten.

Vor der Ernennung kann der vom Verwaltungsrat ausgewählte Bewerber aufgefordert werden, vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments eine Erklärung abzugeben und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten.
3. Die Amtszeit des Exekutivdirektors beträgt fünf Jahre. Am Ende dieses Zeitraums bewertet die Kommission die Leistung des Exekutivdirektors mit Blick auf die künftigen Aufgaben und Herausforderungen der Agentur.
4. Der Verwaltungsrat kann auf Vorschlag der Kommission unter Berücksichtigung der Bewertung nach Absatz 3 die Amtszeit des Exekutivdirektors einmal um höchstens fünf Jahre verlängern. Vor einer Verlängerung der Amtszeit des Exekutivdirektors unterrichtet der Verwaltungsrat das Europäische Parlament von seiner Absicht, die Amtszeit des Exekutivdirektors zu verlängern. Innerhalb eines Monats vor der Verlängerung der Amtszeit kann der Exekutivdirektor aufgefordert werden, vor dem

- zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments eine Erklärung abzugeben und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten.
5. Ein Exekutivdirektor, dessen Amtszeit verlängert wurde, darf am Ende seiner gesamten Amtszeit nicht an einem anderen Auswahlverfahren für dieselbe Stelle teilnehmen.
  6. Der Exekutivdirektor kann nur mit Beschluss des Verwaltungsrats auf Vorschlag der Kommission seines Amtes enthoben werden.
  7. Der Verwaltungsrat beschließt über die Ernennung, die Verlängerung der Amtszeit und die Amtsenthebung des Exekutivdirektors mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder.
  8. Der Exekutivdirektor kann von einem oder mehreren Direktoren unterstützt werden. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Exekutivdirektors tritt einer der Direktoren an seine Stelle.

### *Artikel 93*

#### **Befugnisse der Beschwerdekammern**

1. Innerhalb der Verwaltungsstruktur der Agentur werden eine oder mehrere Beschwerdekammern eingerichtet. Die Kommission legt die Zahl der Beschwerdekammern und deren Arbeitsaufteilung in Durchführungsrechtsakten fest, die nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen werden.
2. Die Beschwerdekammern entscheiden über Beschwerden gegen die in Artikel 97 genannten Entscheidungen. Die Beschwerdekammern werden bei Bedarf einberufen.

### *Artikel 94*

#### **Zusammensetzung der Beschwerdekammern**

1. Eine Beschwerdekammer besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern.
2. Dem Vorsitzenden und den weiteren Mitgliedern sind Stellvertreter beigegeben, die sie bei Abwesenheit vertreten.
3. Der Vorsitzende, die weiteren Mitglieder und deren Stellvertreter werden vom Verwaltungsrat aufgrund einer von der Kommission aufgestellten Liste qualifizierter Bewerber ernannt.
4. Die Beschwerdekammer kann den Verwaltungsrat ersuchen, bis zu zwei zusätzliche Mitglieder und deren Stellvertreter von der in Absatz 3 genannten Liste zu ernennen, wenn sie der Ansicht ist, dass die Art der Beschwerde dies erfordert.
5. Die Kommission legt die erforderlichen Qualifikationen der Mitglieder jeder Beschwerdekammer, deren Stellung und Vertragsbeziehung zur Agentur, die Befugnisse der einzelnen Mitglieder in der Vorphase der Entscheidungen sowie die Abstimmungsmodalitäten fest. Hierzu erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte nach dem in Artikel 116 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren.

*Artikel 95*

**Mitglieder der Beschwerdekammern**

1. Die Amtszeit der Mitglieder der Beschwerdekammern einschließlich der Vorsitzenden und der Stellvertreter beträgt fünf Jahre und kann um weitere fünf Jahre verlängert werden.
2. Die Mitglieder der Beschwerdekammern genießen Unabhängigkeit. Bei ihren Entscheidungen dürfen sie Weisungen von Regierungen oder sonstigen Stellen weder anfordern noch entgegennehmen.
3. Die Mitglieder der Beschwerdekammern dürfen in der Agentur keine sonstigen Tätigkeiten ausüben. Die Tätigkeit als Mitglied einer Beschwerdekammer kann nebenberuflich ausgeübt werden.
4. Die Mitglieder der Beschwerdekammern dürfen während ihrer jeweiligen Amtszeit nur aus schwerwiegenden Gründen von der Kommission nach Stellungnahme des Verwaltungsrats mit einem entsprechenden Beschluss ihres Amtes enthoben oder aus der Liste qualifizierter Bewerber gestrichen werden.

*Artikel 96*

**Ausschluss und Ablehnung**

1. Die Mitglieder der Beschwerdekammern dürfen nicht an einem Beschwerdeverfahren mitwirken, das ihre persönlichen Interessen berührt oder wenn sie zuvor als Vertreter eines Verfahrensbeteiligten tätig gewesen sind oder an der fraglichen Entscheidung mitgewirkt haben.
2. Ist ein Mitglied einer Beschwerdekammer aus einem der in Absatz 1 aufgeführten Gründe oder aus einem sonstigen Grund der Ansicht, an einem Beschwerdeverfahren nicht mitwirken zu können, so teilt es dies der Beschwerdekammer mit.
3. Jeder am Beschwerdeverfahren Beteiligte kann ein Mitglied einer Beschwerdekammer aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe oder wegen des Verdachts der Befangenheit ablehnen. Die Ablehnung ist nicht zulässig, wenn der am Beschwerdeverfahren Beteiligte Verfahrenshandlungen vorgenommen hat, obwohl er den Ablehnungsgrund kannte. Die Ablehnung darf nicht mit der Staatsangehörigkeit der Mitglieder begründet werden.
4. Die Beschwerdekammer entscheidet über das Vorgehen in den Fällen der Absätze 2 und 3 ohne Mitwirkung des betreffenden Mitglieds. Das betreffende Mitglied wird bei dieser Entscheidung durch seinen Stellvertreter in der Beschwerdekammer ersetzt.

*Artikel 97*

**Beschwerdefähige Entscheidungen**

1. Entscheidungen der Agentur nach den Artikeln 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 oder 115 sind mit einer Beschwerde anfechtbar.
2. Eine Beschwerde nach Absatz 1 hat keine aufschiebende Wirkung. Die Agentur kann jedoch, wenn die Umstände dies nach ihrer Auffassung gestatten, den Vollzug der angefochtenen Entscheidung aussetzen.

3. Eine Entscheidung, die ein Verfahren gegenüber einem Beteiligten nicht abschließt, ist nur dann beschwerdefähig, wenn auch gegen die Endentscheidung Beschwerde eingelegt wird, sofern nicht in der Entscheidung eine gesonderte Beschwerdemöglichkeit vorgesehen ist.

*Artikel 98*

**Beschwerdeberechtigte**

Jede natürliche oder juristische Person kann gegen eine an sie ergangene Entscheidung sowie gegen eine Entscheidung Beschwerde einlegen, die zwar förmlich an eine andere Person gerichtet ist, sie aber unmittelbar und individuell betrifft. Die Verfahrensbeteiligten sind in dem Beschwerdeverfahren parteifähig.

*Artikel 99*

**Frist und Form**

Die Beschwerde ist zusammen mit einer ordnungsgemäßen Begründung innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe der Maßnahme an die betreffende Person oder, falls keine Bekanntgabe erfolgt ist, innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem die betreffende Person von der Maßnahme Kenntnis erlangt hat, schriftlich beim Sekretariat der Beschwerdekammer einzulegen.

*Artikel 100*

**Abhilfe**

1. Vor der Prüfung der Beschwerde gibt die Beschwerdekammer der Agentur Gelegenheit, ihre Entscheidung zu überprüfen. Hält der Exekutivdirektor die Beschwerde für begründet, so hat er die Entscheidung innerhalb von zwei Monaten ab der Benachrichtigung zu korrigieren. Dies gilt nicht, wenn sich der Beschwerdeführer gegen einen anderen Verfahrensbeteiligten richtet.
2. Wird die Entscheidung nicht korrigiert, so entscheidet die Agentur umgehend, ob sie den Vollzug der angefochtenen Entscheidung gemäß Artikel 97 Absatz 2 aussetzt.

*Artikel 101*

**Prüfung der Beschwerde**

1. Die Beschwerdekammer prüft, ob die Beschwerde zulässig und begründet ist.
2. Bei der Prüfung der Beschwerde nach Absatz 1 geht die Beschwerdekammer zügig vor. Sie fordert die am Beschwerdeverfahren Beteiligten so oft wie erforderlich auf, innerhalb bestimmter Fristen schriftliche Stellungnahmen zu ihren Bescheiden oder zu den Schriftsätzen der anderen am Beschwerdeverfahren Beteiligten einzureichen. Die Beschwerdekammer kann von Amts wegen oder auf begründeten Antrag eines Beteiligten des Beschwerdeverfahrens beschließen, eine mündliche Anhörung abzuhalten.

*Artikel 102*

**Beschwerdeentscheidungen**

Kommt die Beschwerdekammer zu dem Schluss, dass eine Beschwerde unzulässig oder unbegründet ist, so weist sie die Beschwerde ab. Kommt die Beschwerdekammer zu dem Schluss, dass eine Beschwerde zulässig und begründet ist, so verweist sie die Sache an die Agentur zurück. Die Agentur trifft eine neue begründete Entscheidung, bei der sie die Entscheidung der Beschwerdekammer berücksichtigt.

*Artikel 103*

**Klagen vor dem Gerichtshof der Europäischen Union**

1. Beim Gerichtshof der Europäischen Union kann Klage erhoben werden, um die Nichtigkeitserklärung von rechtsverbindlichen Handlungen der Agentur zu erwirken, um eine Untätigkeit feststellen zu lassen sowie um für Schäden, die die Agentur in Ausübung ihrer Tätigkeiten verursacht hat, im Rahmen der außervertraglichen Haftung und, aufgrund einer Schiedsklausel, der vertraglichen Haftung gemäß Artikel 84 Schadenersatz zu erlangen.
2. Nichtigkeitsklagen beim Gerichtshof der Europäischen Union gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 oder 115 sind erst zulässig, nachdem alle internen Beschwerdeverfahren der Agentur ausgeschöpft wurden.
3. Die Mitgliedstaaten und Unionsorgane können gegen Entscheidungen der Agentur direkt beim Gerichtshof der Europäischen Union Klage erheben, ohne die internen Beschwerdeverfahren der Agentur ausschöpfen zu müssen.
4. Die Agentur hat alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union nachzukommen.

**ABSCHNITT III**

**ARBEITSWEISE**

*Artikel 104*

**Verfahren für die Ausarbeitung von Stellungnahmen, Zertifizierungsspezifikationen, annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen**

1. Der Verwaltungsrat legt transparente Verfahren für die Ausarbeitung von Stellungnahmen, Zertifizierungsspezifikationen, annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen nach Artikel 65 Absätze 1 und 3 fest.  
Im Rahmen dieser Verfahren
  - (a) wird der in den zuständigen nationalen Behörden vorhandene Sachverstand herangezogen;
  - (b) werden, soweit erforderlich, Sachverständige aus den interessierten Kreisen einbezogen und wird der Sachverstand der einschlägigen europäischen Normungsgremien oder sonstiger Fachgremien herangezogen;
  - (c) wird gewährleistet, dass die Agentur Unterlagen veröffentlicht und die interessierten Kreise auf breiter Grundlage nach einem Zeitplan und einem Verfahren anhört, das

- die Agentur auch dazu verpflichtet, schriftlich zum Anhörungsprozess Stellung zu nehmen.
2. Arbeitet die Agentur nach Artikel 65 Absätze 1 und 3 Stellungnahmen, Zertifizierungsspezifikationen, annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen aus, so sieht sie dazu ein Verfahren für die vorherige Konsultation der Mitgliedstaaten vor. Zu diesem Zweck kann sie eine Arbeitsgruppe einrichten, in die jeder Mitgliedstaat einen Sachverständigen entsenden kann. Ist eine Konsultation in Bezug auf militärische Aspekte erforderlich, so bezieht die Agentur auch die Europäische Verteidigungsagentur mit ein. Ist eine Konsultation in Bezug auf die möglichen sozialen Auswirkungen der Maßnahmen der Agentur erforderlich, so bezieht die Agentur auch Interessengruppen und insbesondere die EU-Sozialpartner mit ein.
  3. Die Agentur veröffentlicht die nach Artikel 65 Absätze 1 und 3 ausgearbeiteten Stellungnahmen, Zertifizierungsspezifikationen, annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen sowie die nach Absatz 1 festgelegten Verfahren in der amtlichen Veröffentlichung der Agentur.

#### *Artikel 105*

##### **Verfahren für Einzelentscheidungen**

1. Der Verwaltungsrat legt transparente Verfahren für Einzelentscheidungen nach Artikel 65 Absatz 4 fest.  
Insbesondere wird im Rahmen dieser Verfahren
  - (a) gewährleistet, dass natürliche oder juristische Personen, an die sich die Entscheidung richten soll, und sonstige Personen, die unmittelbar und individuell betroffen sind, angehört werden;
  - (b) geregelt, dass die Entscheidung an natürliche oder juristische Personen bekannt gegeben und vorbehaltlich des Artikels 112 und des Artikels 121 Absatz 2 veröffentlicht wird;
  - (c) geregelt, dass die natürliche oder juristische Person, an die die Entscheidung gerichtet ist, und andere an dem Verfahren Beteiligte über die der betreffenden Person nach dieser Verordnung zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe unterrichtet werden;
  - (d) gewährleistet, dass die Entscheidung begründet wird.
2. Der Verwaltungsrat legt Verfahren fest, die die Einzelheiten der Bekanntgabe von Entscheidungen an die betreffenden Personen und die Hinweise auf die nach dieser Verordnung offenstehenden Beschwerdeverfahren regeln.

#### *Artikel 106*

##### **Jährliche und mehrjährige Programmplanung**

1. Zum 31. Dezember jedes Jahres nimmt der Verwaltungsrat gemäß Artikel 85 Absatz 2 Buchstabe c aufgrund eines vom Exekutivdirektor unterbreiteten Entwurfs unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission und in Verbindung mit der mehrjährigen Programmplanung nach Konsultation des Europäischen Parlaments ein Programmplanungsdokument für das mehrjährige und das jährliche Arbeitsprogramm an. Er übermittelt dieses Dokument dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission.

Nach der endgültigen Annahme des Gesamthaushaltsplans wird das Programmplanungsdokument endgültig und wird erforderlichenfalls entsprechend angepasst.

2. Das jährliche Arbeitsprogramm enthält detailliert beschriebene Ziele und erwartete Ergebnisse sowie Leistungsindikatoren. Es enthält ferner eine Beschreibung der zu finanzierenden Maßnahmen und Angaben zu den jeder Maßnahme entsprechend den Grundsätzen der tätigkeitsbezogenen Aufstellung des Haushaltsplans und des maßnahmenbezogenen Managements zugewiesenen Finanzmitteln und Humanressourcen, aus denen auch hervorgeht, welche Tätigkeiten aus dem Regulierungshaushalt und welche Tätigkeiten aus von der Agentur vereinnahmten Gebühren und Entgelten zu finanzieren sind. Das jährliche Arbeitsprogramm steht mit dem mehrjährigen Arbeitsprogramm nach Absatz 4 im Einklang. Im jährlichen Arbeitsprogramm wird klar angegeben, welche Aufgaben im Vergleich zum vorangegangenen Haushaltsjahr hinzugefügt, verändert oder gestrichen wurden. Die jährliche Programmplanung enthält die Strategie der Agentur für ihre Tätigkeiten in Bezug auf die internationale Zusammenarbeit gemäß Artikel 77 und die Maßnahmen der Agentur im Zusammenhang mit dieser Strategie.

3. Der Verwaltungsrat ändert das angenommene jährliche Arbeitsprogramm, wenn der Agentur eine neue Aufgabe übertragen wird.

Substanzielle Änderungen des jährlichen Arbeitsprogramms werden nach demselben Verfahren wie das ursprüngliche jährliche Arbeitsprogramm angenommen. Der Verwaltungsrat kann die Befugnis für die Vornahme nicht substanzieller Änderungen dem Exekutivdirektor übertragen.

4. Im mehrjährigen Arbeitsprogramm wird die strategische Gesamtplanung einschließlich Zielen, erwarteten Ergebnissen und Leistungsindikatoren festgelegt. Es enthält ferner die Ressourcenplanung einschließlich der mehrjährigen Haushalts- und Personalplanung.

Die Ressourcenplanung wird jährlich aktualisiert. Die strategische Programmplanung wird erforderlichenfalls aktualisiert, insbesondere hinsichtlich der Ergebnisse der in Artikel 113 genannten Bewertung.

#### *Artikel 107*

#### **Konsolidierter Jahresbericht**

1. Im konsolidierten Jahresbericht wird dargelegt, wie die Agentur ihr jährliches Arbeitsprogramm umgesetzt, ihre Haushaltsmittel verwendet und ihr Personal eingesetzt hat. Es wird klar angegeben, welche Aufträge und Aufgaben der Agentur im Vergleich zum Vorjahr hinzugefügt, geändert oder zurückgenommen worden sind.
2. In dem Bericht werden die von der Agentur durchgeführten Tätigkeiten dargelegt und deren Ergebnisse im Hinblick auf die vorgegebenen Ziele, die Leistungsindikatoren und den festgelegten Zeitplan, die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Risiken, den Ressourceneinsatz, die allgemeine Arbeitsweise der Agentur und die Effizienz und Wirksamkeit der Systeme der internen Kontrolle bewertet. Ferner wird angegeben, welche Tätigkeiten aus dem Regulierungshaushalt und welche Tätigkeiten aus von der Agentur vereinnahmten Gebühren und Entgelten finanziert wurden.

*Artikel 108***Transparenz und Kommunikation**

1. Die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 findet auf die Dokumente der Agentur Anwendung. Dies gilt unbeschadet der Regelungen für den Zugang zu Daten und Informationen, die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und in den gemäß Artikel 61 Absatz 4 und Artikel 63 Absatz 8 erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt sind.
2. Die Agentur kann von sich aus Kommunikationstätigkeiten in ihren Zuständigkeitsbereichen durchführen. Sie stellt insbesondere sicher, dass zusätzlich zu der Veröffentlichung nach Artikel 104 Absatz 3 die Öffentlichkeit und interessierte Kreise rasch objektive, zuverlässige und leicht verständliche Informationen über ihre Arbeit erhalten. Die Agentur stellt sicher, dass sich die Zuweisung ihrer Mittel für Kommunikationstätigkeiten nicht nachteilig auf die wirksame Erfüllung der in Artikel 64 aufgeführten Aufgaben auswirkt.
3. Die Agentur übersetzt sicherheitsrelevantes Material in die Amtssprachen der Union, soweit dies angemessen ist. Die zuständigen nationalen Behörden leisten der Agentur wirksame Unterstützung bei der Bekanntmachung sicherheitsrelevanter Informationen in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und jeweiligen Sprachen.
4. Jede natürliche oder juristische Person kann sich in einer Amtssprache der Union schriftlich an die Agentur wenden und hat Anspruch auf eine Antwort in derselben Sprache.
5. Die für die Arbeit der Agentur erforderlichen Übersetzungen werden vom Übersetzungszentrum für die Einrichtungen der Europäischen Union angefertigt.

**ABSCHNITT IV****FINANZVORSCHRIFTEN***Artikel 109***Haushalt**

1. Unbeschadet sonstiger Einnahmen setzen sich die Einnahmen der Agentur zusammen aus
  - (a) einem Beitrag der Union;
  - (b) Beiträgen europäischer Drittländer, mit denen die Union internationale Übereinkünfte nach Artikel 118 geschlossen hat;
  - (c) den Gebühren, die von Antragstellern und Zulassungs-/Zeugnisinhabern für die Erteilung von Zulassungen/Zeugnissen sowie von Personen, die Erklärungen registrieren lassen, an die Agentur entrichtet werden;
  - (d) Entgelten für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Dienstleistungen sowie für die Bearbeitung von Beschwerden durch die Agentur;
  - (e) freiwilligen Finanzbeiträgen von Mitgliedstaaten, Drittländern oder sonstigen Stellen, sofern diese Beiträge die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen;

- (f) Entgelten, die gemäß der Verordnung (EU) Nr.(XXXX/XXX) über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums für einschlägige behördliche ATM/ANS-Aufgaben gezahlt werden;
  - (g) Finanzhilfen.
2. Die Ausgaben der Agentur umfassen Ausgaben für Personal, Verwaltung, Infrastruktur und Betrieb. In Bezug auf Betriebsausgaben können Mittelbindungen für Maßnahmen, deren Durchführung sich über mehrere Haushaltsjahre erstreckt, erforderlichenfalls über mehrere Jahre in Jahrestreichen erfolgen.
  3. Einnahmen und Ausgaben müssen ausgeglichen sein.
  4. Der Regulierungshaushalt, die für Zertifizierungstätigkeiten erhobenen und eingezogenen Gebühren und die von der Agentur vereinnahmten Entgelte werden in der Rechnungsführung der Agentur getrennt ausgewiesen.
  5. Die Agentur passt ihre an Gebühren und Entgelte gebundene Personalplanung und Mittelverwaltung so an, dass sie rasch auf Schwankungen bei den Einnahmen aus Gebühren und Entgelten reagieren kann.
  6. Der Exekutivdirektor erstellt jedes Jahr einen Entwurf des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Haushaltsjahr, einschließlich eines Entwurfs des Stellenplans, und übermittelt ihn dem Verwaltungsrat. Dieser Entwurf des Stellenplans beruht bezüglich der aus Gebühren und Entgelten finanzierten Stellen auf einer begrenzten Zahl von der Kommission genehmigter Indikatoren zur Messung der Arbeitsbelastung und Effizienz der Agentur und weist die Mittel aus, die erforderlich sind, um der Nachfrage nach Zertifizierungs- und sonstigen Tätigkeiten der Agentur, auch nach solchen, die sich aus der Übertragung von Zuständigkeiten gemäß den Artikeln 53, 54 und 55 ergeben, in effizienter und fristgerechter Weise gerecht zu werden. Auf der Grundlage dieses Entwurfs nimmt der Verwaltungsrat einen vorläufigen Entwurf des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Haushaltsjahr an. Der vorläufige Entwurf des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur wird der Kommission jedes Jahr bis zum 31. Januar übermittelt.
  7. Der endgültige Entwurf des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur, der auch den Entwurf des Stellenplans und das vorläufige Arbeitsprogramm enthält, wird der Kommission und den europäischen Drittländern, mit denen die Union internationale Übereinkünfte nach Artikel 118 geschlossen hat, spätestens am 31. März vom Verwaltungsrat übermittelt.
  8. Die Kommission übermittelt den Voranschlag zusammen mit dem Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union der Haushaltsbehörde.
  9. Auf der Grundlage des Voranschlags setzt die Kommission die von ihr für den Stellenplan für erforderlich erachteten Mittelansätze und die Höhe des Beitrags aus dem Gesamthaushaltsplan in den Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union ein, den sie gemäß Artikel 313 und 314 AEUV der Haushaltsbehörde vorlegt.
  10. Die Haushaltsbehörde bewilligt die Mittel für den Beitrag zur Agentur und stellt den Stellenplan der Agentur fest.
  11. Der Haushaltsplan wird vom Verwaltungsrat festgestellt. Er wird endgültig, wenn der Gesamthaushaltsplan der Union endgültig festgestellt ist. Gegebenenfalls wird er entsprechend angepasst.

12. Der Verwaltungsrat unterrichtet die Haushaltsbehörde schnellstmöglich über alle von ihm geplanten Vorhaben, die erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Haushaltsfinanzierung haben könnten, was insbesondere für Immobilienvorhaben wie die Anmietung oder den Erwerb von Gebäuden gilt, und teilt dies der Kommission mit. Für Immobilienvorhaben, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf den Haushalt der Agentur haben, gelten die Bestimmungen der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1271/2013<sup>25</sup> der Kommission.

Hat ein Teil der Haushaltsbehörde mitgeteilt, dass er eine Stellungnahme abgeben will, so übermittelt er diese Stellungnahme dem Verwaltungsrat innerhalb von sechs Wochen nach der Unterrichtung über das Vorhaben.

### *Artikel 110*

#### **Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans**

1. Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus.
2. Spätestens am 1. März nach dem Ende jedes Haushaltsjahres übermittelt der Rechnungsführer der Agentur dem Rechnungsführer der Kommission und dem Rechnungshof den vorläufigen Rechnungsabschluss. Außerdem übermittelt der Rechnungsführer der Agentur dem Rechnungsführer der Kommission bis zum 1. März nach dem Ende jedes Haushaltsjahres einen Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement in dem Haushaltsjahr. Der Rechnungsführer der Kommission konsolidiert die vorläufigen Rechnungsabschlüsse der Organe und dezentralisierten Einrichtungen gemäß Artikel 147 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup>.
3. Spätestens am 31. März nach dem Ende jedes Haushaltsjahres übermittelt der Exekutivdirektor den Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement in dem Haushaltsjahr der Kommission, dem Rechnungshof, dem Europäischen Parlament und dem Rat.
4. Gemäß Artikel 148 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 stellt der Rechnungsführer nach Eingang der Bemerkungen des Rechnungshofes zum vorläufigen Rechnungsabschluss der Agentur in eigener Verantwortung den endgültigen Jahresabschluss der Agentur auf, den der Exekutivdirektor sodann dem Verwaltungsrat zur Stellungnahme vorlegt.
5. Der Verwaltungsrat gibt eine Stellungnahme zum endgültigen Jahresabschluss der Agentur ab.
6. Der Rechnungsführer übermittelt den endgültigen Jahresabschluss zusammen mit der Stellungnahme des Verwaltungsrats spätestens am 1. Juli nach dem Ende jedes Haushaltsjahrs dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof.

---

<sup>25</sup> Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1271/2013 der Kommission vom 30. September 2013 über die Rahmenfinanzregelung für Einrichtungen gemäß Artikel 208 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 7.12.2013, S. 42).

<sup>26</sup> Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union (ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1).

7. Der endgültige Jahresabschluss wird bis zum 15. November des folgenden Jahres im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
8. Der Exekutivdirektor übermittelt dem Rechnungshof spätestens am 30. September eine Antwort auf dessen Bemerkungen. Er übermittelt diese Antwort auch dem Verwaltungsrat und der Kommission.
9. Der Exekutivdirektor übermittelt dem Europäischen Parlament auf dessen Anfrage gemäß Artikel 165 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 alle Informationen, die für die ordnungsgemäße Abwicklung des Entlastungsverfahrens für das betreffende Haushaltsjahr erforderlich sind.
10. Auf Empfehlung des Rates, der mit qualifizierter Mehrheit beschließt, erteilt das Europäische Parlament dem Exekutivdirektor vor dem 15. Mai des Jahres N + 2 Entlastung zur Ausführung des Haushaltsplans für das Jahr N.

### *Artikel 111*

#### **Betrugsbekämpfung**

1. Für die Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen gilt uneingeschränkt die Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>27</sup>.
2. Die Agentur tritt der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)<sup>28</sup> innerhalb von sechs Monaten nach [dem in Artikel 127 genannten Datum – *OP please insert the exact date*] bei und erlässt nach dem Muster in der Anlage der Vereinbarung die entsprechenden Bestimmungen, die für ihr Personal gelten.
3. Der Europäische Rechnungshof ist befugt, bei allen Finanzhilfeempfängern, Auftragnehmern und Unterauftragnehmern, die Unionsmittel von der Agentur erhalten haben, Rechnungsprüfungen anhand von Unterlagen und vor Ort durchzuführen.
4. Das OLAF kann gemäß den Vorschriften und Verfahren der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 und der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates<sup>29</sup> Untersuchungen einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit von der Agentur finanzierten Finanzhilfen oder Verträgen ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt.
5. Unbeschadet der Absätze 1, 2, 3 und 4 müssen Kooperationsvereinbarungen mit Drittländern und internationalen Organisationen, Verträge,

---

<sup>27</sup> Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. September 2013 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (Euratom) Nr. 1074/1999 des Rates (ABl. L 248 vom 18.9.2013, S. 1).

<sup>28</sup> ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

<sup>29</sup> Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates vom 11. November 1996 betreffend die Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durch die Kommission zum Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften vor Betrug und anderen Unregelmäßigkeiten (ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2).

Finanzhilfevereinbarungen und Finanzhilfeentscheidungen der Agentur Bestimmungen enthalten, die den Europäischen Rechnungshof und das OLAF ausdrücklich ermächtigen, derartige Rechnungsprüfungen und Untersuchungen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten durchzuführen.

#### *Artikel 112*

### **Sicherheitsvorschriften für den Schutz von Verschlussachen und nicht als Verschlussache eingestuften vertraulichen Informationen**

Die Agentur wendet eigene Sicherheitsvorschriften an, die den Sicherheitsvorschriften der Kommission zum Schutz von EU-Verschlussachen und nicht als Verschlussache eingestuften sensiblen Informationen, die den in den Beschlüssen (EU, Euratom) 2015/443<sup>30</sup> und 2015/444<sup>31</sup> der Kommission festgelegten gleichwertig sein müssen. Die Sicherheitsvorschriften beinhalten unter anderem Bestimmungen über den Austausch, die Verarbeitung und die Speicherung solcher Informationen.

#### *Artikel 113*

### **Bewertung**

1. Spätestens [*fünf Jahre nach dem in Artikel 127 genannten Datum – OP please insert the exact date*] und danach alle fünf Jahre veranlasst die Kommission eine Bewertung entsprechend den Leitlinien der Kommission, um die Leistung der Agentur im Verhältnis zu ihren Zielen, ihrem Auftrag und ihren Aufgaben zu bewerten. In der Bewertung wird insbesondere darauf eingegangen, inwieweit eine Änderung des Auftrags der Agentur notwendig ist und welche finanziellen Auswirkungen eine solche Änderung hätte.
2. Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Ziele, Auftrag und Aufgaben der Agentur deren Fortbestehen nicht länger rechtfertigen, kann sie die Änderung oder Aufhebung dieser Verordnung vorschlagen.
3. Die Kommission übermittelt den Bewertungsbericht zusammen mit ihren Schlussfolgerungen dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Verwaltungsrat. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht.

#### *Artikel 114*

### **Finanzregelung**

Der Verwaltungsrat erlässt nach Konsultation der Kommission die für die Agentur geltende Finanzregelung. Diese darf von der Delegierten Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1271/2013 nur abweichen, soweit dies speziell für die Funktionsweise der Agentur erforderlich ist und nachdem die Kommission dem zugestimmt hat.

---

<sup>30</sup> Beschluss (EU, Euratom) 2015/443 der Kommission vom 13. März 2015 über Sicherheit in der Kommission (ABl. L 72 vom 17.3.2015, S. 41).

<sup>31</sup> Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 der Kommission vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlussachen (ABl. L 72 vom 17.3.2015, S. 53).

*Artikel 115*

**Gebühren und Entgelte**

1. Die Kommission wird gemäß Artikel 117 zum Erlass delegierter Rechtsakte ermächtigt, um auf der Grundlage der Absätze 3, 4, 5 und 6 detaillierte Vorschriften für die von der Agentur erhobenen Gebühren und Entgelte festzulegen.
2. Die Kommission konsultiert die Agentur, bevor sie die in Absatz 1 genannten Vorschriften erlässt.
3. Die in Absatz 1 genannten Vorschriften bestimmen insbesondere die Tatbestände, für die nach Artikel 109 Absatz 1 Buchstaben c und d Gebühren und Entgelte zu entrichten sind, die Höhe der Gebühren und Entgelte und die Art der Entrichtung.
4. Gebühren und Entgelte werden erhoben für
  - (a) die Erteilung und Verlängerung von Zulassungen/Zeugnissen und die Registrierung von Erklärungen durch die Agentur gemäß dieser Verordnung sowie die Aufsicht über die Tätigkeiten, auf die sich diese Zulassungen/Zeugnisse und Erklärungen beziehen;
  - (b) Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Dienstleistungen entsprechend den tatsächlichen Kosten der einzelnen erbrachten Leistungen;
  - (c) die Bearbeitung von Beschwerden.Alle Gebühren und Entgelte werden in Euro angegeben und sind in Euro zahlbar.
5. Die Höhe der Gebühren und Entgelte wird so bemessen, dass die Einnahmen hieraus die Kosten der Tätigkeiten im Zusammenhang mit den erbrachten Leistungen vollständig decken und eine erhebliche Anhäufung von Überschüssen vermieden wird. Alle Ausgaben der Agentur für Personal, das an den in Absatz 3 genannten Tätigkeiten beteiligt ist, insbesondere die anteiligen Beiträge des Arbeitgebers zur Altersvorsorge, werden bei diesen Kosten berücksichtigt. Die Gebühren und Entgelte sind zweckgebundene Einnahmen der Agentur für Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Leistungen, für die die Gebühren und Entgelte zu entrichten sind.
6. Haushaltsüberschüsse aus Gebühren und Entgelten werden verwendet, um künftige Tätigkeiten im Zusammenhang mit Gebühren und Entgelten zu finanzieren oder um Verluste auszugleichen. Kommt es wiederholt zu einem erheblichen positiven oder negativen Haushaltsergebnis, so wird die Höhe der Gebühren und Entgelte überprüft.

**KAPITEL VI**

**SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

*Artikel 116*

**Ausschussverfahren**

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
4. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 in Verbindung mit deren Artikel 4.

#### *Artikel 117*

##### **Ausübung der Befugnisübertragung**

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d, Artikel 18, Artikel 25, Artikel 28, Artikel 34, Artikel 39, Artikel 44, Artikel 47, Artikel 50, Artikel 51 Absatz 10, Artikel 52 Absatz 5, Artikel 72 Absatz 4 und Artikel 115 Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.
3. Die Befugnisübertragung nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d, Artikel 18, Artikel 25, Artikel 28, Artikel 34, Artikel 39, Artikel 44, Artikel 47, Artikel 50, Artikel 51 Absatz 10, Artikel 52 Absatz 5, Artikel 72 Absatz 4 und Artikel 115 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d, Artikel 18, Artikel 25, Artikel 28, Artikel 34, Artikel 39, Artikel 44, Artikel 47, Artikel 50, Artikel 51 Absatz 10, Artikel 52 Absatz 5, Artikel 72 Absatz 4 und Artikel 115 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### *Artikel 118*

##### **Beteiligung europäischer Drittländer**

Die Agentur steht der Beteiligung europäischer Drittländer offen, die Vertragsparteien des Abkommens von Chicago sind und mit der Union internationale Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen sie das Unionsrecht auf den von dieser Verordnung erfassten Gebieten anwenden.

Diese internationalen Übereinkünfte können Bestimmungen enthalten, die insbesondere Art und Umfang der Beteiligung der betreffenden europäischen Drittländer an den Arbeiten der Agentur festlegen, sowie Bestimmungen über Finanzbeiträge und Personal. Die Agentur kann gemäß Artikel 77 Absatz 2 Arbeitsvereinbarungen mit den zuständigen Behörden der betreffenden europäischen Drittländer treffen, damit diese Bestimmungen wirksam werden.

#### *Artikel 119*

##### **Sitzabkommen und Arbeitsbedingungen**

1. Die notwendigen Bestimmungen über die Unterbringung der Agentur in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren Sitz hat, und über die Einrichtungen, die von diesem Mitgliedstaat zur Verfügung zu stellen sind, sowie die speziellen Vorschriften, die im Sitzmitgliedstaat der Agentur für den Exekutivdirektor, die Mitglieder des Verwaltungsrats, das Personal der Agentur und für Familienangehörige dieser Personen gelten, werden in einem Sitzabkommen festgelegt, das nach Billigung durch den Verwaltungsrat zwischen der Agentur und dem Sitzmitgliedstaat spätestens am [OP Please insert the exact date - zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] geschlossen wird.
2. Der Sitzmitgliedstaat der Agentur gewährleistet die bestmöglichen Voraussetzungen für die Arbeitsweise der Agentur, einschließlich eines mehrsprachigen und europäisch ausgerichteten schulischen Angebots und geeigneter Verkehrsverbindungen.

#### *Artikel 120*

##### **Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte fest. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

#### *Artikel 121*

##### **Verarbeitung personenbezogener Daten**

1. In Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Verordnung nehmen die Mitgliedstaaten ihre Aufgaben aus dieser Verordnung im Einklang mit den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 95/46/EG wahr.
2. In Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Verordnung nehmen die Kommission und die Agentur ihre Aufgaben aus dieser Verordnung im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 wahr.

#### *Artikel 122*

##### **Aufhebung**

Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind gemäß der Übereinstimmungstabelle in Anhang X zu lesen.

## Artikel 123

**Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008**

Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) es Inhaber eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) ist, das von einer nationalen Behörde eines Mitgliedstaats oder von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit ausgestellt wurde;“

2. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 6

## Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)

(1) Voraussetzung für die Erteilung und die Gültigkeit einer Betriebsgenehmigung ist stets der Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses, in dem die unter die Betriebsgenehmigung fallenden Tätigkeiten festgelegt sind.

(2) Jede Änderung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft ist gegebenenfalls in der Betriebsgenehmigung zu berücksichtigen.

Handelt es sich um zwei verschiedene Behörden, unterrichtet die für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständige Behörde die zuständige Genehmigungsbehörde unverzüglich über solche Änderungen.

(3) Handelt es sich um zwei verschiedene Behörden, richten die für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständige Behörde und die zuständige Genehmigungsbehörde Verfahren für den Austausch von Informationen ein, die für die Bewertung der finanziellen Lage des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft von Belang sind und dessen Betriebssicherheit beeinträchtigen könnten oder die der für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständigen Behörde bei der Durchführung ihrer Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf die Flugsicherheit von Nutzen sein können.“

3. Artikel 12 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Unbeschadet des Artikels 13 Absätze 3 und 5 wird ein Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eingesetzt wird, je nach Wahl des Mitgliedstaats, dessen zuständige Behörde die Betriebsgenehmigung erteilt, entweder in dessen nationales Register oder innerhalb der Union eingetragen.“

4. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Eine Dry-Lease-Vereinbarung, der ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft als Vertragspartei angehört, oder eine Wet-Lease-Vereinbarung, bei der das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft Mieter des betreffenden, von einem Drittlandbetreiber betriebenen Luftfahrzeugs ist, bedarf einer vorherigen Genehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. [XX/XXX *reference to this Regulation to be inserted*] und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten.“

(b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das in einem Drittland eingetragene Luftfahrzeuge von einem anderen Unternehmen auf Dry-Lease-

Grundlage anmietet, muss hierfür im Voraus die Genehmigung der für sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständigen Behörde einholen. Die zuständige Behörde erteilt eine solche Genehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. [XX/XXX *reference to this Regulation to be inserted*] und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten.“

*Artikel 124*

**Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010**

Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 996/2010 wird wie folgt geändert:

„(1) Alle Unfälle und schweren Störungen, an denen Luftfahrzeuge beteiligt sind, die von der Verordnung (EU) YYYY/N [*ref. to new regulation*] des Europäischen Parlaments und des Rates\* erfasst werden, sind in dem Mitgliedstaat, in dem sich der Unfall oder die schwere Störung ereignet hat, zum Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung zu machen.

(2) Ist ein von der Verordnung (EU) YYYY/N [*ref. to new regulation*] erfasstes Luftfahrzeug, das in das Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaats eingetragen ist, an einem Unfall oder einer schweren Störung beteiligt und lässt sich nicht abschließend feststellen, ob sich diese(r) im Hoheitsgebiet eines Staates ereignet hat, wird die Sicherheitsuntersuchung von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Eintragungsmitgliedstaats durchgeführt.

(3) Der Umfang der Sicherheitsuntersuchungen nach den Absätzen 1, 2 und 4 und das bei Durchführung dieser Sicherheitsuntersuchungen anzuwendende Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit aus den Untersuchungen gewinnen will, festgelegt.

(4) Die Sicherheitsuntersuchungsstellen können im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten andere als die in den Absätzen 1 und 2 genannten Störungen sowie Unfälle und schwere Störungen unter Beteiligung anderer Arten von Luftfahrzeugen untersuchen, wenn sie daraus Lehren für die Sicherheit erwarten.

(5) Abweichend von Absatz 1 und Absatz 2 kann die zuständige Sicherheitsuntersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Erkenntnisse, die zur Verbesserung der Flugsicherheit zu erwarten sind, auf die Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung verzichten, wenn ein Unfall oder eine schwere Störung ein unbemanntes Luftfahrzeug, für das gemäß Artikel 46 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) YYYY/N [*ref. to new regulation*] keine Zulassung/kein Zeugnis bzw. keine Erklärung erforderlich ist, oder ein bemanntes Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2250 kg betrifft und keine Person tödlich oder schwer verletzt wurde.

(6) Die Sicherheitsuntersuchungen nach den Absätzen 1, 2 und 4 dürfen auf keinen Fall bezwecken, die Schuld- oder Haftungsfrage zu klären. Sie sind unabhängig und getrennt von Justiz- oder Verwaltungsverfahren und ohne Präjudizierung solcher Verfahren zur Feststellung des Verschuldens oder der Haftung durchzuführen.“

*Artikel 125***Änderung der Verordnung (EU) Nr. 376/2014**

Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 wird wie folgt geändert:

„(2) Diese Verordnung gilt für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen, die von der Verordnung [*ref. to new regulation*] erfasste zivile Luftfahrzeuge betreffen.

Diese Verordnung gilt jedoch nicht für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen, die unbemannte Luftfahrzeuge betreffen, für die gemäß Artikel 46 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) YYYY/N [*ref. to new regulation*] keine Zulassung/kein Zeugnis bzw. keine Erklärung erforderlich ist, sofern das Ereignis oder die anderen sicherheitsbezogenen Informationen, die diese unbemannten Luftfahrzeuge betreffen, keine schwere oder tödliche Verletzung von Personen betreffen und keine anderen Luftfahrzeuge als unbemannte Luftfahrzeuge betroffen sind.

Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auch auf Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen anwenden, die von der Verordnung [*ref. to new regulation*] nicht erfasste Luftfahrzeuge betreffen.“

*Artikel 126***Übergangsbestimmungen**

1. Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erteilten oder anerkannten Zulassungen/Zeugnisse und abgegebenen oder anerkannten Erklärungen bleiben gültig und werden behandelt, als seien sie nach den entsprechenden Bestimmungen der vorliegenden Verordnung erteilt, abgegeben und anerkannt worden; dies gilt auch für die Zwecke des Artikels 56.
2. Die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsbestimmungen werden bis spätestens [*fünf Jahre nach dem in Artikel 127 genannten Datum – OP please insert the exact date*] an die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung angepasst. Bis dahin sind Bezugnahmen in den genannten Durchführungsbestimmungen auf
  - (a) „gewerbliche Tätigkeit“ als Bezugnahme auf Artikel 3 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu verstehen;
  - (b) „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ als Bezugnahme auf Artikel 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu verstehen;
  - (c) „Ausrüstungen“ als Bezugnahme auf Artikel 3 Absatz 28 der vorliegenden Verordnung zu verstehen;
  - (d) „Pilotenlizenz für Freizeitflugverkehr“ als Bezugnahme auf die in Artikel 7 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannte Lizenz zu verstehen;
  - (e) „gewerblicher Luftverkehr“ als Bezugnahme auf Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission<sup>32</sup> zu verstehen.

---

<sup>32</sup> Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

3. Abweichend von den Artikeln 45 und 46 gelten die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 weiterhin, bis die gemäß Artikel 47 erlassenen delegierten Rechtsakte in Kraft treten.
4. Die Mitgliedstaaten müssen bestehende bilaterale Vereinbarungen, die sie in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen mit Drittländern geschlossen haben, so bald wie möglich nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung und jedenfalls vor dem [drei Jahre nach dem in Artikel 127 genannten Datum – OP please insert the exact date] kündigen oder anpassen.

*Artikel 127*

**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.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

**FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN****1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziel(e)
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

**2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

**3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1. Übersicht
  - 3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel
  - 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel
  - 3.2.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen
  - 3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

**FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN**

**1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

**1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

**1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur<sup>33</sup>**

06 – Mobilität und Verkehr  
06 02 – Europäische Verkehrspolitik  
06 02 02 – Europäische Agentur für Flugsicherheit

**1.3. Art des Vorschlags/der Initiative**

- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme**.
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme<sup>34</sup>**.
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**.
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**.

**1.4. Ziel(e)**

*1.4.1. Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis: ein wettbewerbsfähiger einheitlicher europäischer Verkehrsraum, der Bürgern und Unternehmen einen Rahmen für sichere, effiziente und hochwertige Verkehrsleistungen bietet.

Beschäftigung und Wachstum: Die Initiative soll zu einer wettbewerbsfähigen europäischen Luftfahrtbranche beitragen, die hochwertige Arbeitsplätze schafft und die technologische Innovation vorantreibt. Sie wird einen wirksamen Rechtsrahmen für die Integration neuer Geschäftsmodelle und neu aufkommender Technologien schaffen.

*1.4.2. Einzelziel(e) und ABM/ABB-Tätigkeit(en)*

Einzelziel Nr.

Diese Initiative hat folgende Einzelziele:

- 1) Beseitigung unnötiger Anforderungen und Gewährleistung einer Regulierung, die gegenüber den mit den verschiedenen Arten von Luftfahrttätigkeiten verbundenen Risiken verhältnismäßig ist;

<sup>33</sup> ABM: Activity Based Management (maßnahmenbezogenes Management); ABB: Activity Based Budgeting (tätigkeitsbezogene Aufstellung des Haushaltsplans).

<sup>34</sup> Im Sinne des Artikels 54 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

- 2) Gewährleistung einer effizienten Integration und wirksamen Beaufsichtigung neuer Technologien und Marktentwicklungen;
- 3) Einrichtung eines kooperativen Sicherheitsmanagementprozesses zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten zur gemeinsamen Erkennung und Minderung von Risiken für die Zivilluftfahrt;
- 4) Schließung der Lücken im Regulierungssystem und Gewährleistung seiner Einheitlichkeit;
- 5) Schaffung eines wirksamen Systems für die Bündelung und gemeinsame Nutzung der Ressourcen zwischen den Mitgliedstaaten und der Agentur.

ABM/ABB-Tätigkeit(en):

06 02 Europäische Verkehrspolitik

#### 1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

*Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppe auswirken dürfte.*

Ergebnisse des Einzelziels 1: Rahmen für die Beseitigung unnötiger/übermäßig präskriptiver Vorschriften; Einführung leistungsbezogener Vorschriften, die die zu erreichenden Ziele festlegen, aber Flexibilität bezüglich der Mittel zu Erreichung der Ziele ermöglichen; Rahmen für die Anpassung der Vorschriften an die aus der regulierten Tätigkeit erwachsenen Risiken;

Ergebnisse des Einzelziels 2: Einführung technologieneutraler Vorschriften (soweit möglich), Einführung eines Rechtsrahmens für unbemannte Luftfahrzeuge; verstärkte Verwendung von Industriestandards; vereinfachter Rechtsrahmen für das Anmieten von Luftfahrzeugen mit Besatzung zwischen EU-Betreibern;

Ergebnisse des Einzelziels 3: Rechtspflicht zur Annahme eines europäischen Flugsicherheitsprogramms, eines europäischen Plans für Flugsicherheit und staatlicher Sicherheitsprogramme, die aufeinander abgestimmt sind; Verbesserung des Austauschs und der Analyse von Informationen und Daten;

Ergebnisse des Einzelziels 4: Einführung grundlegender Anforderungen für die Bodenabfertigung, den Umweltschutz in Bezug auf luftfahrttechnische Erzeugnisse sowie die Cybersicherheit; engere Zusammenarbeit zwischen EASA und Kommission in Sicherheitsfragen; Rechtsgrundlage für die Überprüfung des Umweltschutzes in der Luftfahrt;

Ergebnisse des Einzelziels 5: Einrichtung eines Pools aus von der EU akkreditierten Inspektoren; Einrichtung eines Notaufsichtsmechanismus; Rechtsrahmen für die Übertragung von Regulierungsbefugnissen auf andere Mitgliedstaaten oder die EASA; Möglichkeit der Übertragung von Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben an einschlägige Nutzerorganisationen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt; Förderung risiko- und leistungsbezogener Aufsichtsmethoden; Einrichtung eines europäischen Speichers für Informationen, die für die Zusammenarbeit der Behörden bei der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung von Belang sind; Möglichkeit der Einbeziehung von Staatsluftfahrzeugen und in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeugen in das Unionssystem.

#### 1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.*

Indikatoren für das Einzelziel 1:

- Zahl der bei der EASA eingehenden Anfragen zur Auslegung von Vorschriften;
- Zahl der Betreiber, die anhand leistungsbezogener Vorschriften die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nachweisen;
- Zahl der Privatpilotenlizenzen für die allgemeine Luftfahrt;
- Senkung der Kosten für die Betreiber;

Indikatoren für das Einzelziel 2:

- Zahl der Vorschriften, in denen auf Industriestandards Bezug genommen wird;
- Alter der Flotte in der allgemeinen Luftfahrt in der EU;
- Senkung der Kosten der Zulassung und Herstellung von Luftfahrzeugen;
- Zahl der Neuzulassungen;

Indikatoren für das Einzelziel 3:

- Unfallhäufigkeit im Verhältnis zur Verkehrszunahme;
- Ergebnisse der Normungs- und fortlaufenden Überwachungstätigkeiten der EASA;
- Zahl der staatlichen Flugsicherheitsprogramme und deren Umsetzung auf der Ebene der Mitgliedstaaten;

Indikatoren für das Einzelziel 4:

- Zahl der bei der EASA eingehenden Anfragen zur Auslegung geänderter Vorschriften;
- Zahl der risikobehafteten Ereignisse im Zusammenhang mit der Bodenabfertigung;
- Rückmeldungen von den Interessenträgern;

Indikatoren für das Einzelziel 5:

- Ergebnisse der Normungs- und fortlaufenden Überwachungstätigkeiten der EASA in Bezug auf Ressourcen und Zuständigkeiten in den Mitgliedstaaten;
- Zahl der Mitgliedstaaten, die auf EU-Flugsicherheitsinspektoren und neue Instrumente für die Bündelung und gemeinsame Nutzung der Ressourcen zurückgreifen (Übertragung von Zuständigkeiten, Einbeziehung von Staatsluftfahrzeugen und in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeugen);
- Entwicklung der Ressourcen in den nationalen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten, gemessen in VZÄ und Haushaltsmitteln.

**1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative**

*1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf*

Aufrechterhaltung eines hohen Flugsicherheitsniveaus auch bei wachsendem Verkehrsaufkommen.

Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors, indem das europäische Zivilluftfahrtsystem effizienter gemacht und gleichzeitig die Einhaltung hoher Sicherheits- und Umweltstandards gewährleistet wird.

ICAO-Anforderungen an Mitgliedstaaten bezüglich der Annahme staatlicher Flugsicherheitsprogramme.

*1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU*

Der Luftverkehr hat einen weitgehend grenzüberschreitenden Charakter und bedarf daher naturgemäß einer Regulierung auf EU-Ebene.

Die Mitgliedstaaten sind sich darin einig, dass gemeinsame Vorschriften auf dem Gebiet der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt erforderlich sind, damit ein hohes Maß an Sicherheit gewährleistet ist. Dies lag schon beim ursprünglichen Erlass der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der ihr vorausgegangenen Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 auf der Hand. Die Flugsicherheit im europäischen Zivilluftfahrtsystem hängt u. a. davon ab, wie gut seine Komponenten miteinander verzahnt sind. Jede Schnittstelle zu diesem System stellt ein Risiko dar, das der Koordinierung bedarf. Gemeinsame Rechtsvorschriften machen eine Koordinierung zwischen den Regulierungssystemen der Mitgliedstaaten überflüssig und tragen dadurch zu einer höheren Sicherheit bei. Die Förderung eines gemeinsamen europäischen Flugsicherheitssystems kann am wirksamsten nur auf EU-Ebene erreicht werden. Desgleichen wirken Effizienzgewinne, die sich aus einem einheitlichen europäischen System für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt ergeben, einer teuren Fragmentierung entgegen.

*1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die Initiative beruht u. a. auf einer gründlichen Analyse der Erfahrungen aus der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der ihr vorausgegangenen Verordnung (EG) Nr. 1592/2002, einschließlich der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, die im Jahr 2013 gemäß deren Artikel 62 durchgeführt wurde.

*1.5.4. Vereinbarkeit mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Diese Initiative ist eines der Elemente, die im Rahmen des Luftfahrtpakets bis Ende 2015 anzunehmen sind, und wird zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des EU-Luftfahrtsektors beitragen.

Die Initiative steht im Einklang mit dem Verkehrsweißbuch von 2011, mit dem das Ziel verfolgt wird, Europa zur sichersten Luftverkehrsregion zu machen.

Außerdem steht die Initiative im Einklang mit der Strategie Europa 2020 und den Prioritäten der Kommission, denn sie dient der Entwicklung des Binnenmarkts und fördert die Innovation, so dass sie sich auch positiv auf Beschäftigung und Wachstum sowie auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors insgesamt auswirkt.

Im Hinblick auf die Leitungsstruktur der EASA steht die Initiative im Einklang mit den Empfehlungen der Gemeinsamen Erklärung des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission zu den dezentralen Agenturen.

**1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen**

- Vorschlag/Initiative mit **befristeter Geltungsdauer**.
- Geltungsdauer: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ
- Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Geltungsdauer**.
- Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ,
- anschließend reguläre Umsetzung.

**1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung<sup>35</sup>**

- Direkte Verwaltung** durch die Kommission
- durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union;
- durch Exekutivagenturen
- Geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten.
- Indirekte Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:
- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen;
- internationale Organisationen und deren Agenturen (bitte angeben);
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds;
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 208 und 209 der Haushaltsordnung;
- öffentlich-rechtliche Körperschaften;
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende Finanzsicherheiten bieten;
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende Finanzsicherheiten bieten;
- Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind.
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Bemerkungen

keine

**2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

**2.1. Monitoring und Berichterstattung**

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

---

<sup>35</sup> Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

Für die Überwachung und Bewertung stehen bereits umfangreiche Verfahren zur Verfügung, denn die Leistungsüberwachung im Bereich der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt ist ein fester Bestandteil des Rechtsrahmens der Union. Wie schon bei der derzeit geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahme nach ihrer Verabschiedung alle fünf Jahre zwingend einer Bewertung zu unterziehen.

Zu den jährlichen Berichterstattungspflichten der Agentur gehören auch die Ausarbeitung des konsolidierten Jahresberichts und die Aufstellung der endgültigen Jahresabschlüsse.

## **2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem**

### *2.2.1. Ermittelte Risiken*

keine

### *2.2.2. Angaben zum Aufbau des Systems der internen Kontrolle*

Als EU-Agentur unterliegt die EASA den für dezentrale Agenturen geltenden Kontrollverfahren, die bereits in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegt wurden.

Die Finanzregelung der EASA, die auf der Rahmenfinanzregelung für Agenturen beruht, sieht die Ernennung eines internen Prüfers vor und enthält Anforderungen an die interne Prüfung.

### *2.2.3. Abschätzung der Kosten und des Nutzens der Kontrollen sowie Bewertung des voraussichtlichen Fehlerrisikos*

entfällt

## **2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.*

Artikel 111 der vorgeschlagenen Verordnung betrifft die Betrugsbekämpfung. Er macht die Verordnung Nr. 883/2013 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) auf die EASA anwendbar und ermächtigt das OLAF und den Rechnungshof zur Durchführung weiterer Prüfungen und Untersuchungen. Der Artikel entspricht dem Musterwortlaut für dezentrale Agenturen.

Außerdem hat die EASA am 9. Dezember 2014 eine Betrugsbekämpfungsstrategie beschlossen.

**3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

**3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)**

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer Rubrik.....	GM/NGM <sup>36</sup>	von EFTA-Ländern <sup>37</sup>	von Kandidatenländern <sup>38</sup>	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
1 Intelligentes und inklusives Wachstum a) Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung	06 02 02 Europäische Agentur für Flugsicherheit	GM	Ja	Nein	Ja*	Nein

\* Beitrag der Schweiz nach Beschluss Nr. 1/2007 (2008/100/EG)

- Neu zu schaffende Haushaltslinien: entfällt

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer Rubrik.....	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
	[...][XX.YY.YY.YY]		Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein

<sup>36</sup> GM = Getrennte Mittel / NGM = Nicht getrennte Mittel.

<sup>37</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>38</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

## 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

3.2.1. Übersicht<sup>39</sup>

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		Nummer 1a	Teilrubrik 1a	Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung				
GD: MOVE			Jahr N <sup>40</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe I.6) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
• Operative Mittel								
Haushaltslinie 06 02 02	Verpflichtungen	(1)	34,870 + 1,575 = 36,445	34,870 + 2,045 = 36,915	35,568 + 1,395 = 36,963	36,279 + 1,395 = 37,674		Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
	Zahlungen	(2)	36,445	36,915	36,963	37,674		Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben <sup>41</sup> ; entfällt								
Nummer der Haushaltslinie		(3)						
<b>Mittel INSGESAMT für GD MOVE</b>	Verpflichtungen	=1	36,445	36,915	36,963	37,674		Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
	Zahlungen	=2	36,445	36,915	36,963	37,674		Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer

<sup>39</sup> Ausgaben, die entsprechend der Vereinbarung der Kabinette über zusätzliche Stellen und Vertragsbedienstete anzupassen sind.  
<sup>40</sup> Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

<sup>41</sup> Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Mittel <b>INSGESAMT</b> unter <b>RUBRIK 1a</b> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen		36,445	36,915	36,963	37,674				Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
	Zahlungen		36,445	36,915	36,963	37,674				Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	5	Verwaltungsausgaben
---------------------------------------	---	---------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

GD: MOVE	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
<ul style="list-style-type: none"> <li>Personalausgaben</li> </ul> Berechnungsgrundlage: derzeitige Personalausgaben in der GD MOVE im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und EASA-Angelegenheiten (7 VZÄ x 132 000 EUR/Jahr = 924 000 EUR)	0,924	0,924	0,924	0,924		Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sonstige Verwaltungsausgaben</li> </ul>	0	0	0	0		
<b>GD MOVE INSGESAMT</b>	0,924	0,924	0,924	0,924		Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer

<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 5</b> des Mehrjährigen Finanzrahmens	0,924	0,924	0,924	0,924		
--	-------	-------	-------	-------	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N <sup>42</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
Verpflichtungen	37,369	37,839	37,887	38,598		Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
Zahlungen						Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
<b>Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 5</b> des Mehrjährigen Finanzrahmens	37,369	37,839	37,887	38,598		Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer

42

Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

### 3.2.1.1 Vorgeschlagener Entwurf des Stellenplans für die EASA 2017–2020

Vorgeschlagene Personalstärke für die EASA 2017–2020 (Gesamt)*	2016**	2017	2018	2019	2020
<b>AD-Besoldungsgruppen</b>	548	541	540	540	540
Neues AD-Personal		5			
<b>AD insgesamt</b>	548	546	540	540	540
<b>AST-Besoldungsgruppen</b>	128	123	118	118	118
Neues AST-Personal					
<b>AST insgesamt</b>	128	123	118	118	118
<b>Planstellen insgesamt</b>	676	669	658	658	658

\* Diese Zahlen werden entsprechend einem flexiblen System für gebühren- und entgeltabhängige Stellen angepasst werden, das anhand von Indikatoren für die Arbeitsbelastung und Effizienz der Agentur zu entwickeln und von der Kommission anzunehmen sein wird. Spätestens zum Zeitpunkt der Annahme des Entwurfs des Haushaltsplans 2017 wird die Kommission einen überarbeiteten Finanzbogen mit Einzelheiten darüber vorlegen, wie ein flexibles System für gebühren- und entgeltabhängige Stellen in der Praxis aussehen könnte und welche Auswirkungen dies auf den Stellenplan der Agentur hätte. Bis zum Vorliegen der Ergebnisse dieser laufenden Arbeiten weist der dem vorliegenden Vorschlag beigefügte Finanzbogen eine gleichbleibende Zahl gebühren- und entgeltabhängiger Stellen auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission über die Finanz- und Personalplanung für die dezentralen Agenturen im Zeitraum 2014–2020 aus, die gemäß den von der Haushaltsbehörde im Haushaltsverfahren 2016 und zuvor gefassten Beschlüsse angepasst wurde.

\*\* Die Zahlen für 2016 stehen unter dem Vorbehalt, dass der endgültige Haushaltsplan von der Haushaltsbehörde verabschiedet wird. Die Zahlen für die Jahre 2017–2020 werden gegebenenfalls nach der Verabschiedung des endgültigen Haushaltsplans jedes Jahr anzupassen sein.

Vorgeschlagene Personalstärke für die EASA 2017–2020 (EU-Beitrag)*	2016	2017	2018	2019	2020
<b>AD-Besoldungsgruppen</b>	175	177	184	184	184
Neues AD-Personal		5			
<b>AD insgesamt</b>	175	182	184	184	184
<b>AST-Besoldungsgruppen</b>	50	46	42	42	42
Neues AST-Personal		46			
<b>AST insgesamt</b>	50	46	42	42	42
<b>Planstellen insgesamt</b>	225	228	226	226	226

\* Diese Zahlen enthalten die Reduzierung von 2 % (1 % Personalabbau und 1 % jährliche Abgabe an den Stellenpool) bis 2018 sowie die zusätzlichen Stellen, die für Dritlandsbetreiber (TCO) und ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS) in Anhang I der Mitteilung über die Finanz- und Personalplanung (COM(2013) 519) vorgesehen sind.

Vorgeschlagene Personalstärke für die EASA 2017–2020 (Gebühren und Entgelte)*	2016	2017	2018	2019	2020
<b>AD-Besoldungsgruppen</b>	373	364	356	356	356
Neues AD-Personal		364			
<b>AD insgesamt</b>	373	364	356	356	356
<b>AST-Besoldungsgruppen</b>	78	77	76	76	76
Neues AST-Personal		77			
<b>AST insgesamt</b>	78	77	76	76	76
<b>Planstellen insgesamt</b>	451	441	432	432	432

\* Diese Zahlen werden entsprechend einem flexiblen System für gebühren- und entgeltabhängige Stellen angepasst werden, das anhand von Indikatoren für die Arbeitsbelastung und Effizienz der Agentur zu entwickeln und von der Kommission anzunehmen sein wird. Spätestens zum Zeitpunkt der Annahme des Entwurfs des Haushaltsplans 2017 wird die Kommission einen überarbeiteten Finanzbogen mit Einzelheiten darüber vorlegen, wie ein flexibles System für

gebühren- und entgeltabhängige Stellen in der Praxis aussehen könnte und welche Auswirkungen dies auf den Stellenplan der Agentur hätte. Bis zum Vorliegen der Ergebnisse dieser laufenden Arbeiten weist der dem vorliegenden Vorschlag beigefügte Finanzbogen eine gleichbleibende Zahl gebühren- und entgeltabhängiger Stellen auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission über die Finanz- und Personalplanung für die dezentralen Agenturen im Zeitraum 2014–2020 aus, die gemäß den von der Haushaltsbehörde im Haushaltsverfahren 2016 und zuvor gefassten Beschlüsse angepasst wurde.

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel<sup>43</sup> benötigt:
- (Berechnungsgrundlage: durchschnittliche Gesamtkosten für 1 VZÄ: 132 000 EUR)

Mittel für Verpflichtungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben ↓	Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe I.6) bitte weitere Spalten einfügen.						INSGESAMT			
									ERGEBNISSE									
	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten
EINZELZIEL Nr. 1 <sup>44</sup> Beseitigung unnötiger Anforderungen und Gewährleistung einer Regulierung, die gegenüber den mit den verschiedenen Arten von Luftfahrtigkeiten verbundenen Risiken verhältnismäßig ist	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EINZELZIEL Nr. 2 Gewährleistung einer effizienten Integration und wirksamen Beaufsichtigung neuer Technologien und Marktentwicklungen	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten

Keine zusätzlichen Auswirkungen auf die EASA, weil die Ergebnisse von gegenwärtigen Mitteln absorbiert werden.

<sup>43</sup> Mittel, die entsprechend der Vereinbarung der Kabinette über zusätzliche Stellen und Vertragsbedienstete anzupassen sind.  
<sup>44</sup> Wie unter 1.4.2. „Einzelziel(e)..." beschrieben.

Neuer Rechtsrahmen für unbemannte Luftfahrzeuge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Anzahl	Kosten	Gesamtkosten																						
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EINZELZIEL Nr. 3 Einrichtung eines kooperativen Sicherheitsmanagementprozesses zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten zur gemeinsamen Erkennung und Minderung von Risiken für die Zivilluftfahrt	Anzahl	Kosten	Gesamtkosten																						
Europäischer Speicher (Artikel 28): grundlegende Daten für die Entscheidungsfindung und Überwachung (1 VB/Jahr, einmalige IT-Kosten von 0,3 Mio. EUR in den Jahren n und n+1 sowie jährliche laufende Kosten von 0,2 Mio. EUR)		0,535		0,570		0,270		0,270				0,270													Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
„Big-Data“: Daten und Analysen für das europäische Luftfahrtsystem (Personalkosten: 2 VZA+1 VB/Jahr ohne Betriebskosten)		0,167		0,334		0,334		0,334				0,334													Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 3		0,702		0,904		0,604		0,604				0,604													Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
EINZELZIEL Nr. 4 Schließung der Lücken im Regulierungssystem und Gewährleistung seiner Einheitlichkeit	Anzahl	Kosten	Gesamtkosten																						

Bodenabfertigung; Einführung und Aufrechterhaltung eines Systems gemeinsamer Anforderungen (Artikel 11) (Personalkosten: 1 VZÄ/Jahr)	0,066	0,132		0,132		0,132							Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
Harmonisierung von Luft- und Flugsicherheitsaspekten; Unterstützung bei der Erarbeitung von Vorschriften und bei Inspektionen (Artikel 40) (Personalkosten für 1 VZÄ/Jahr)	0,066	0,132		0,132		0,132							Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
Neue europäische Zertifizierungsanforderungen in Bezug auf Umweltschutz und Berichterstattung (Artikel 39) (1 VZÄ/Jahr und jährliche IT-Kosten von 0,15 Mio. EUR)	0,216	0,282		0,282		0,282							Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 4	0,348	0,546		0,546		0,546							Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
<b>EINZELZIEL Nr. 5</b> Schaffung eines wirksamen Systems für die Bündelung und gemeinsame Nutzung der Ressourcen zwischen den Mitgliedstaaten und der Agentur	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Kosten	Kosten	Kosten	Kosten	Anzahl	Anzahl	Kosten	Gesamtkosten
Förderung risiko- und leistungsbezogener Aufsichtsmethoden		0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100			0,400	
Pool von Sachverständigen (Artikel 17) (1 VB/Jahr, einmalige IT-Kosten von 0,1 Mio. EUR in den Jahren n und n+1 sowie jährliche laufende Kosten von 5000 EUR)	0,140	0,175		0,075		0,075						0,075	Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer

Einrichtung eines Rahmens für die Übertragung von Zuständigkeiten (Artikel 18)	0,175		0,175		0,00	0,00											0,350
Gewährleistung gemeinsamer Ausbildungsstandards (Artikel 43) (1 VB/Jahr und einmalige Kosten für Ausbildungsmaterial in den Jahren n und n+1 von 0,075 Mio. EUR)	0,11		0,145		0,070	0,070											Vorschlag mit unbefristeter Geltungsdauer
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 5	0,525		0,595		0,245	0,245											
<b>GESAMTKOSTEN</b>	1.575		2,045		1,395	1,395											

## 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

## 3.2.3.1. Zusammenfassung

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:
- Berechnungsgrundlage: derzeitige Personalausgaben in der GD MOVE im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und EASA-Angelegenheiten (7 VZÄ x 132 000 EUR/Jahr = 924 000 EUR)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N <sup>45</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.			INSGESAMT
<b>RUBRIK 5 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>								
Personalausgaben	0,924	0,924	0,924	0,924				
Sonstige Verwaltungsausgaben	0	0	0	0				
<b>Zwischensumme RUBRIK 5 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	0,924	0,924	0,924	0,924				
<b>Außerhalb der RUBRIK 5<sup>46</sup> des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>								
Personalausgaben	0	0	0	0				
Sonstige Verwaltungsausgaben	0	0	0	0				
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 5 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	0	0	0	0				
<b>INSGESAMT</b>	0,924	0,924	0,924	0,924				

Der Mittelbedarf für Personal und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

<sup>45</sup> Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

<sup>46</sup> Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.		
<b>• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>							
06 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	7	7	7	7			
XX 01 01 02 (in den Delegationen)	0	0	0	0			
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)	0	0	0	0			
10 01 05 01 (direkte Forschung)	0	0	0	0			
<b>• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten (VZÄ))<sup>47</sup></b>							
XX 01 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)	0	0	0	0			
XX 01 02 02 (VB, ÖB, ANS, LAK und JSD in den Delegationen)	0	0	0	0			
XX 01 04 yy <sup>48</sup>	0	0	0	0			
	0	0	0	0			
XX 01 05 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)	0	0	0	0			
10 01 05 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)	0	0	0	0			
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
<b>INSGESAMT</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>			

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Bedienstete auf Zeit	Personal der GD MOVE, das mit Fragen der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt, des Umweltschutzes in der Luftfahrt und der EASA befasst ist: - Verwaltung der Annahme und Durchführung von Maßnahmen, die sich aus EASA-Empfehlungen ergeben (Beschlüsse und Verordnungen der Kommission); - administrative Koordinierung und Kontrolle der EASA: Arbeitsprogramme, mehrjährige Personalentwicklungspläne, Sitzungen des Verwaltungsrates und anderer Ausschüsse; - Politikentwicklung und Koordinierung - finanzielle und das Rechnungswesen betreffende Verantwortlichkeiten in Bezug auf die EASA auf Kommissionsebene (Haushalt, Entlastung usw.).
Externes Personal	

<sup>47</sup> VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JSD = junge Sachverständige in Delegationen.

<sup>48</sup> Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

### 3.2.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der betreffenden Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge<sup>49</sup>.

Haushaltslinie: 06 02 02

in Mio. EUR

N: 36,445

N+1: 36,915

N+2: 36,963

N+3: 37,674

- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des Mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

### 3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/Die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Beitrag von EEA-/EFTA-Ländern außer Schweiz*	1,070	1,070	1,054	1,073				
Beitrag der Schweiz**	1,0	1,0	1,0	1,0				
<b>Kofinanzierung INSGESAMT</b>	<b>2,070</b>	<b>2,070</b>	<b>2,054</b>	<b>2,073</b>				

\* Ausgehend von der Annahme eines Beitrags in Höhe von 2,76 % des jährlichen EU-Beitrags. Bei der Berechnung der zweckgebundenen Einnahmen aus Vorjahresüberschüssen wird davon ausgegangen, dass diese 0 betragen.

\*\* Annäherungsweise entsprechend dem Beschluss Nr. 1/2007 des Gemischten Luftverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz, der durch das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr eingesetzt wurde (2008/100/EG)

### 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.

<sup>49</sup> Beträge, die entsprechend der Vereinbarung der Kabinette über zusätzliche Stellen und Vertragsbedienstete anzupassen sind.

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar:
  - auf die Eigenmittel
  - auf die sonstigen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr verfügbare Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>50</sup>						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel ....								

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) an.

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

---

<sup>50</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.





Brüssel, den 7.12.2015  
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

**ANHÄNGE**

**zum**

**Vorschlag für eine**

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluffahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates**

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

## ANHANG I

**Luftfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d**

Luftfahrzeugkategorien, auf die diese Verordnung keine Anwendung findet:

- (a) historische Luftfahrzeuge, die folgende Kriterien erfüllen:
  - i) einfache Luftfahrzeuge, deren
    - ursprüngliche Auslegung vor dem 1. Januar 1955 festgelegt wurde und
    - deren Produktion vor dem 1. Januar 1975 eingestellt wurde,oder
  - ii) Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung
    - aufgrund der Teilnahme an einem bemerkenswerten historischen Ereignis,
    - als wichtiger Schritt in der Entwicklung der Luftfahrt oder
    - aufgrund einer wichtigen Rolle innerhalb der Streitkräfte eines Mitgliedstaats;
- (b) speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke ausgelegte oder veränderte Luftfahrzeuge, die wahrscheinlich in sehr begrenzten Stückzahlen produziert werden;
- (c) bemannte Luftfahrzeuge, die zu mindestens 51 % von einem Amateur oder einer Amateurvereinigung ohne Gewinnzweck für den Eigengebrauch ohne jegliche gewerbliche Absicht gebaut werden;
- (d) militärisch genutzte Luftfahrzeuge, sofern es sich nicht um Muster handelt, für die eine Musterbauart von der Agentur festgelegt wurde;
- (e) Flächenflugzeuge mit einer Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS (Calibrated Air Speed — berichtigte Fluggeschwindigkeit) mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedstaaten erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als
  - i) 300 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern;
  - ii) 450 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern;
  - iii) 330 kg im Fall von einsitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern;
  - iv) 495 kg im Fall von zweisitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern, sofern sie für den Fall, dass sie sowohl als Schwimmerflugzeuge/-hubschrauber als auch als Landflugzeuge/-hubschrauber betrieben werden, jeweils beide MTOM-Grenzwerte nicht überschreiten;
  - v) 472,5 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem;
  - vi) 540 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem und mit Elektroantrieb;

- vii) 315 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem;
- viii) 365 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem und mit Elektroantrieb,
- (f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 560 kg;
- (g) Segelflugzeuge und Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 250 kg im Fall von einsitzigen bzw. 400 kg im Fall von zweisitzigen Flugzeugen, einschließlich fußstartfähiger Flugzeuge;
- (h) Nachbildungen von Luftfahrzeugen gemäß den Buchstaben a bis d, deren Konstruktion dem Original-Luftfahrzeug ähnlich ist;
- (i) Heißluftballons mit einem Platz und einem bauartbedingten maximalen Heißluftvolumen von höchstens 900 m<sup>3</sup>;
- (j) sonstige bemannte Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse (einschließlich Kraftstoff) von nicht mehr als 70 kg.

## ANHANG II

### Grundlegende Anforderungen an die Lufttüchtigkeit

#### **1. INTEGRITÄT DES ERZEUGNISSES:**

Die Integrität des Erzeugnisses muss für alle vorgesehenen Flugbedingungen während der Betriebslebensdauer des Luftfahrzeugs sichergestellt sein. Die Einhaltung aller Anforderungen muss durch Bewertung oder Analyse, erforderlichenfalls durch Prüfungen gestützt, nachgewiesen werden.

#### **1.1. Tragende Teile und Werkstoffe:**

1.1.1. Die Integrität der Struktur muss über den gesamten Betriebsbereich des Luftfahrzeugs einschließlich seines Antriebssystems und in ausreichendem Maße darüber hinaus sichergestellt sein und während der Betriebslebensdauer des Luftfahrzeugs aufrecht erhalten werden.

1.1.2. Alle Teile des Luftfahrzeugs, deren Ausfall die Integrität der Struktur beeinträchtigen könnte, müssen folgenden Bedingungen entsprechen, ohne dass es zu schädlicher Verformung oder zum Ausfall kommt. Dies gilt auch für alle Gegenstände mit erheblicher Masse und ihre Rückhaltemittel.

(a) Alle Kombinationen von Belastungen, die nach vernünftigem Ermessen innerhalb des Gewichtsbereichs, des Bereichs der Schwerpunktage, des Betriebsbereichs und der Betriebslebensdauer des Luftfahrzeugs und in ausreichendem Maß darüber hinaus auftreten können, sind zu berücksichtigen. Hierzu zählen Belastungen durch Böen, Flugmanöver, Druckbeaufschlagung, bewegliche Oberflächen sowie Steuerungs- und Antriebssysteme sowohl während des Fluges als auch am Boden.

(b) Belastungen und mögliche Ausfälle aufgrund von Notlandungen oder Notwasserungen sind zu berücksichtigen.

(c) Je nach Betriebsart sind dynamische Effekte durch das Antwortverhalten der Struktur auf diese Belastungen unter Berücksichtigung der Größe und der Auslegung des Luftfahrzeugs abzudecken.

1.1.3. Das Luftfahrzeug darf keine aeroelastische Instabilität und keine übermäßigen Vibrationen aufweisen.

1.1.4. Herstellungsverfahren und Werkstoffe, die beim Bau des Luftfahrzeugs zum Einsatz kommen, müssen bekannte und reproduzierbare konstruktive Eigenschaften aufweisen. Durch das Betriebsumfeld bedingte Änderungen der Leistungskennwerte der Werkstoffe müssen berücksichtigt werden.

1.1.5. Im Rahmen des Möglichen ist sicherzustellen, dass die Auswirkungen zyklischer Belastung, Beeinträchtigungen durch Umwelteinflüsse, Unfallschäden und Einzelschäden nicht dazu führen, dass die Integrität der Struktur so weit abfällt, dass ein annehmbares Niveau der Restwiderstandsfähigkeit unterschritten wird. Alle erforderlichen Anweisungen, die die fortdauernde Lufttüchtigkeit in dieser Hinsicht gewährleisten, sind bekannt zu machen.

#### **1.2. Antrieb:**

1.2.1. Die Integrität des Antriebssystems (d. h. des Triebwerks und gegebenenfalls des Propellers) muss über den gesamten Betriebsbereich des Antriebssystems und in ausreichendem Maße darüber hinaus während der Betriebslebensdauer des

Antriebssystems nachweislich sichergestellt sein; dabei ist die Rolle des Antriebssystems im allgemeinen Sicherheitskonzept für das Luftfahrzeug zu berücksichtigen.

- 1.2.2. Das Antriebssystem muss innerhalb der angegebenen Grenzen und unter Berücksichtigung von Umweltauswirkungen und -bedingungen den geforderten Schub oder die geforderte Leistung unter allen erforderlichen Flugbedingungen erbringen.
- 1.2.3. Herstellungsverfahren und Werkstoffe, die beim Bau des Antriebssystems zum Einsatz kommen, müssen ein bekanntes und reproduzierbares konstruktives Verhalten aufweisen. Durch das Betriebsumfeld bedingte Änderungen der Leistungskennwerte der Werkstoffe müssen berücksichtigt werden.
- 1.2.4. Die Auswirkungen zyklischer Belastung, Beeinträchtigungen durch Umwelt- und Betriebseinflüsse und daraus resultierende mögliche Ausfälle von Teilen dürfen nicht dazu führen, dass die Integrität des Antriebssystems unter ein annehmbares Niveau abfällt. Alle erforderlichen Anweisungen, die die fortdauernde Lufttüchtigkeit in dieser Hinsicht gewährleisten, sind bekannt zu machen.
- 1.2.5. Alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Anforderungen an die sichere und ordnungsgemäße Verbindung zwischen dem Antriebssystem und dem Luftfahrzeug sind bekannt zu machen.

### **1.3. Systeme und Ausrüstungen (andere als nicht eingebaute Ausrüstungen):**

- 1.3.1. Das Luftfahrzeug darf keine konstruktiven Eigenschaften oder Einzelheiten aufweisen, die erfahrungsgemäß gefährlich sind.
- 1.3.2. Das Luftfahrzeug und alle Systeme und Ausrüstungen, die für die Bewertung der Musterbauart oder aufgrund von Betriebsvorschriften erforderlich sind, müssen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen über den gesamten Betriebsbereich des Luftfahrzeugs und in hinreichendem Maße darüber hinaus bestimmungsgemäß funktionieren, wobei dem Betriebsumfeld des Systems oder der Ausrüstung gebührend Rechnung zu tragen ist. Andere Systeme oder Ausrüstungen, die für die Musterzulassung oder aufgrund von Betriebsvorschriften nicht erforderlich sind, dürfen — auch im Falle einer Fehlfunktion — die Sicherheit nicht verringern und das ordnungsgemäße Funktionieren anderer Systeme oder Ausrüstungen nicht beeinträchtigen. Systeme und Ausrüstungen müssen ohne außergewöhnliche Fähigkeiten mit normalem Kraftaufwand bedienbar sein.
- 1.3.3. Systeme und Ausrüstungen von Luftfahrzeugen müssen sowohl einzeln als auch in Beziehung zueinander so konstruiert sein, dass ein einzelner Ausfall, bei dem nicht nachgewiesen wurde, dass er äußerst unwahrscheinlich ist, nicht zu einem verhängnisvollen Totalausfall führen kann, und die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls muss umgekehrt proportional zur Schwere seiner Auswirkungen auf das Luftfahrzeug und seine Insassen sein. In Bezug auf das genannte Einzelausfall-Kriterium wird anerkannt, dass hinsichtlich der Größe und der allgemeinen Auslegung des Luftfahrzeugs eine angemessene Toleranz vorzusehen ist und dass dies möglicherweise dazu führt, dass einige Teile und Systeme von Hubschraubern und Kleinflugzeugen dieses Einzelausfall-Kriterium nicht erfüllen können.
- 1.3.4. Für die sichere Durchführung des Fluges erforderliche Informationen und Informationen über unsichere Zustände müssen der Besatzung oder gegebenenfalls dem Instandhaltungspersonal deutlich, kohärent und unzweideutig mitgeteilt werden. Systeme, Ausrüstungen und Steuerungs- und Kontrolleinrichtungen, einschließlich

optischer und akustischer Signaleinrichtungen, müssen so konstruiert und angeordnet sein, dass Fehler, die zum Entstehen von Gefahren beitragen könnten, minimiert werden.

- 1.3.5. Es müssen konstruktive Vorkehrungen getroffen werden, um Gefahren für das Luftfahrzeug und die Insassen aufgrund von hinreichend wahrscheinlichen Bedrohungen, einschließlich Bedrohungen der Informationssicherheit, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Luftfahrzeugs zu minimieren; hierzu zählt auch der Schutz vor der Möglichkeit, dass bei nicht eingebauten Ausrüstungen erhebliche Störungen auftreten oder dass sie auseinanderbrechen.

#### **1.4. Nicht eingebaute Ausrüstung:**

- 1.4.1. Nicht eingebaute Ausrüstung muss ihre Sicherheitsfunktion oder sicherheitsrelevante Funktion unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen bestimmungsgemäß erfüllen, soweit diese Funktion nicht auch auf andere Weise erfüllt werden kann.
- 1.4.2. Nicht eingebaute Ausrüstung muss ohne außergewöhnliche Fähigkeiten mit normalem Kraftaufwand bedienbar sein.
- 1.4.3. Nicht eingebaute Ausrüstung muss so konstruiert sein, dass Fehler, die zum Entstehen von Gefahren beitragen könnten, minimiert werden.
- 1.4.4. Nicht eingebaute Ausrüstung darf — auch im Falle einer Fehlfunktion — die Sicherheit nicht verringern und das ordnungsgemäße Funktionieren anderer Systeme, Ausrüstungen oder Geräte nicht beeinträchtigen.

#### **1.5. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit:**

- 1.5.1. Alle benötigten Dokumente, einschließlich der Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, sind zu erstellen und bereitzustellen, um zu gewährleisten, dass der Lufttüchtigkeitsstandard des Luftfahrzeugmusters und aller zugehörigen Teile über die gesamte Betriebslebensdauer des Luftfahrzeugs aufrechterhalten wird.
- 1.5.2. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um die Inspektion, die Einstellung, das Schmieren, den Ausbau oder den Austausch von Teilen und nicht eingebauten Ausrüstungen zu ermöglichen, soweit dies für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlich ist.
- 1.5.3. Die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind — je nach Informationsumfang — in Form eines oder mehrerer Handbücher zu erteilen. Die Handbücher müssen Anweisungen für Instandhaltung und Instandsetzung, Angaben zu Wartungsarbeiten sowie Verfahrensanweisungen für die Fehlerbehebung und Inspektion enthalten und in einem praktisch handhabbaren Format ausgeführt werden.
- 1.5.4. Die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit müssen Angaben zur Beschränkung der Lufttüchtigkeit enthalten, in denen jeweils verbindliche Austauschfristen, Inspektionsintervalle und entsprechende Verfahrensanweisungen für die Inspektion festgelegt werden.

#### **2. AUF DIE LUFTTÜCHTIGKEIT BEZOGENE ASPEKTE DES BETRIEBS DER ERZEUGNISSE**

- 2.1. Die folgenden Voraussetzungen müssen nachweislich gegeben sein, damit während des Betriebs des Erzeugnisses ein zufrieden stellendes Sicherheitsniveau für Personen an Bord oder am Boden gewährleistet ist:

- (a) Die Betriebsarten, für die das Luftfahrzeug zugelassen ist, müssen festgelegt sein; ebenso müssen für den sicheren Betrieb notwendige Beschränkungen und Angaben, einschließlich Umweltbeschränkungen und Leistungsangaben, festgelegt sein.
  - (b) Das Luftfahrzeug muss unter allen vorgesehenen Betriebsbedingungen, auch nach Ausfall eines oder gegebenenfalls mehrerer Antriebssysteme, unter Berücksichtigung der Größe und der Auslegung des Luftfahrzeugs sicher steuerbar und manövrierbar sein. Der Muskelkraft des Piloten, der Flugdeckumgebung, der Arbeitsbelastung des Piloten und anderen menschlichen Faktoren sowie der Flugphase und der Flugdauer ist gebührend Rechnung zu tragen.
  - (c) Es muss möglich sein, reibungslos von einer Flugphase in eine andere überzugehen, ohne dass unter den wahrscheinlichen Betriebsbedingungen in außergewöhnlichem Maß Flugfähigkeiten, Wachsamkeit, Muskelkraft oder Arbeitsaufwand erforderlich sind.
  - (d) Die Stabilität des Luftfahrzeugs muss so beschaffen sein, dass die an den Piloten gestellten Anforderungen unter Berücksichtigung der Flugphase und der Flugdauer nicht übermäßig sind.
  - (e) Es sind Verfahrensanweisungen für Normalbetrieb, Ausfallzustände und Notfallsituationen zu erstellen.
  - (f) Es müssen dem Luftfahrzeugtyp angepasste Warnvorrichtungen oder andere Präventionsvorkehrungen, die ein Überschreiten des normalen Flugleistungsbereichs verhindern sollen, vorhanden sein.
  - (g) Die Eigenschaften des Luftfahrzeugs und seiner Systeme müssen ein sicheres Beenden von Grenzflugzuständen, die möglicherweise erreicht werden, gestatten.
- 2.2. Die Angaben zu Betriebsgrenzen und andere Informationen, die für den sicheren Betrieb erforderlich sind, müssen den Besatzungsmitgliedern zugänglich gemacht werden.
- 2.3. Der Betrieb von Erzeugnissen muss vor Gefahren durch widrige äußere oder innere Einflüsse, einschließlich Umwelteinflüssen, geschützt werden.
- (a) Insbesondere darf je nach Art des Betriebs die während des Betriebs des Erzeugnisses begründet zu erwartende Einwirkung von Phänomenen wie schlechtes Wetter, Blitzschlag, Vogelschlag, hochfrequente Strahlungsfelder, Ozon usw. unter Berücksichtigung der Größe und der Auslegung des Luftfahrzeugs zu keinem unsicheren Zustand führen.
  - (b) Die Fluggasträume müssen für die Fluggäste entsprechend der Betriebsart und unter Berücksichtigung der Größe und der Auslegung des Luftfahrzeugs angemessene Beförderungsbedingungen und einen ausreichenden Schutz vor allen erwarteten Gefahren im Flugbetrieb oder bei Notfallsituationen, einschließlich Feuer, Rauch und giftige Gase sowie Gefahren aufgrund eines plötzlichen Druckabfalls, schaffen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um den Insassen im Falle einer Notlandung oder Notwasserung nach vernünftigem Ermessen die Möglichkeit zu eröffnen, schwere Verletzungen zu vermeiden und das Luftfahrzeug zügig zu verlassen, und um sie vor den Auswirkungen der Verzögerungskräfte zu schützen. Es müssen klare und unzweideutige

Zeichen oder Durchsagen vorgesehen werden, um den Insassen erforderlichenfalls Anweisungen über angemessenes sicheres Verhalten und die Lage und ordnungsgemäße Verwendung von Sicherheitsausrüstungen erteilen zu können. Die erforderlichen Sicherheitsausrüstungen müssen schnell zugänglich sein.

- (c) Die Flugbesatzungsräume müssen so ausgelegt sein, dass entsprechend der Betriebsart sowohl der Flugbetrieb, einschließlich Vorkehrungen für die Lageerkennung, als auch die Bewältigung aller erwarteten Situationen und Notfälle erleichtert werden. Das Umfeld der Flugbesatzungsräume darf die Fähigkeit der Flugbesatzung zur Ausübung ihrer Aufgaben nicht beeinträchtigen; es ist so auszulegen, dass eine Störung während des Betriebs und eine Fehlbedienung der Betätigungseinrichtungen vermieden werden.

**3. ORGANISATIONEN (EINSCHLIEBLICH NATÜRLICHER PERSONEN, DIE IM RAHMEN DES ENTWURFS, DER HERSTELLUNG ODER DER INSTANDHALTUNG TÄTIG WERDEN)**

3.1. Entsprechend der Art der Tätigkeit wird eine Organisationszulassung erteilt, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- (a) Die Organisation verfügt über alle für das Arbeitsspektrum erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich fixierte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- (b) Sie führt entsprechend der durchgeführten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, bewältigt Sicherheitsrisiken und strebt die fortlaufende Verbesserung dieses Systems an.
- (c) Die Organisation trifft Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, soweit dies erforderlich ist, um die fortdauernde Einhaltung der grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit zu gewährleisten.
- (d) Die Organisation richtet ein System zur Meldung von Vorfällen ein, das Teil des Managementsystems nach Buchstabe b und der Vereinbarungen nach Buchstabe c ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Das System zur Meldung von Vorfällen muss mit der Verordnung (EU) 376/2014 in Einklang stehen.

3.2. Im Falle von Organisationen für Instandhaltungsausbildung gelten die Bedingungen der Abschnitte 3.1 Buchstaben c und d nicht.

### ANHANG III

#### Grundlegende Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen

1. Die Erzeugnisse müssen so geräuscharm wie möglich konstruiert sein, wobei Absatz 4 zu berücksichtigen ist.
2. Die Erzeugnisse müssen so emissionsarm wie möglich konstruiert sein, wobei Absatz 4 zu berücksichtigen ist.
3. Die Erzeugnisse müssen so konstruiert sein, dass die durch Verdampfung oder Austreten von Flüssigkeiten entstehenden Emissionen minimiert werden; hierbei ist Absatz 4 zu berücksichtigen.
4. Etwaige Kompromisse zwischen konstruktiven Maßnahmen zur Minimierung von Lärm, Emissionen verschiedener Art und des Austretens von Flüssigkeiten sind zu berücksichtigen.
5. Bei der Minimierung von Lärm und Emissionen ist das gesamte Spektrum normaler Betriebsbedingungen und geografischer Gebiete zu berücksichtigen, in denen der Lärm und die Emissionen von Luftfahrzeugen problematisch sind.
6. Die aus Gründen des Umweltschutzes erforderlichen Luftfahrzeugsysteme und -ausrüstungen müssen so konstruiert, hergestellt und instand gehalten werden, dass sie unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen bestimmungsgemäß funktionieren. Ihre Zuverlässigkeit muss ihrer beabsichtigten Auswirkung auf die Umweltverträglichkeit des Erzeugnisses angemessen sein.
7. Etwaige Anweisungen, Verfahren, Mittel, Handbücher, Beschränkungen und Inspektionen, die erforderlich sind, um die fortdauernde Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen durch ein Luftfahrterzeugnis zu gewährleisten, müssen in einer klar verständlichen Weise festgelegt und den vorgesehenen Nutzern mitgeteilt werden.
8. Die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von Luftfahrterzeugnissen befassten Organisationen müssen
  - (a) über alle erforderlichen Mittel verfügen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen durch ein Luftfahrterzeugnis zu gewährleisten, und
  - (b) erforderlichenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen treffen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen durch ein Luftfahrterzeugnis zu gewährleisten.

**ANHANG IV****Grundlegende Anforderungen an das fliegende Personal****1. PILOTENAUSBILDUNG****1.1. Allgemeines**

Wer sich zum Führen eines Luftfahrzeuges ausbilden lässt, muss vom Bildungsstand sowie von der körperlichen und geistigen Verfassung her die notwendigen Voraussetzungen aufweisen, um die entsprechenden theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.

**1.2. Theoretische Kenntnisse**

Ein Pilot muss einen Kenntnisstand erlangen und aufrechterhalten, der den im Luftfahrzeug ausgeübten Aufgaben entspricht und den mit der Art der Tätigkeit verbundenen Risiken angemessen ist. Diese Kenntnisse müssen mindestens Folgendes umfassen:

- (a) Luftrecht;
- (b) allgemeine Luftfahrzeugkunde;
- (c) technische Fragen im Zusammenhang mit der Luftfahrzeugkategorie;
- (d) Flugleistung und Flugplanung;
- (e) menschliches Leistungsvermögen und dessen Grenzen;
- (f) Meteorologie;
- (g) Navigation;
- (h) betriebliche Verfahren einschließlich Ressourcenmanagement;
- (i) Grundlagen des Fliegens;
- (j) Kommunikation und
- (k) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern.

**1.3. Nachweis und Aufrechterhaltung theoretischer Kenntnisse**

1.3.1. Der Erwerb und das Vorhandensein theoretischer Kenntnisse müssen durch eine ständige Bewertung während der Ausbildung und gegebenenfalls durch Prüfungen nachgewiesen werden.

1.3.2. Die theoretischen Kenntnisse müssen in angemessenem Umfang aufrechterhalten werden. Die Erfüllung dieser Anforderung ist durch regelmäßige Bewertungen, Prüfungen, Tests oder Kontrollen nachzuweisen. Die Häufigkeit von Prüfungen, Tests oder Kontrollen muss dem mit der Tätigkeit verbundenen Risiko angemessen sein.

**1.4. Praktische Fertigkeiten**

Ein Pilot muss die praktischen Fertigkeiten erwerben und aufrechterhalten, die der Ausübung seiner Aufgaben im Luftfahrzeug entsprechen. Diese Fertigkeiten müssen dem mit der Art der Tätigkeit verbundenen Risiko angemessen sein und — den Aufgaben im Luftfahrzeug entsprechend — gegebenenfalls Folgendes umfassen:

- (a) Flugvorbereitung und -durchführung, einschließlich Luftfahrzeugleistung, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Wartung des Luftfahrzeugs, Kraftstoff-/Energieplanung, Wetterbeurteilung, Streckenplanung, Luftraumbeschränkungen und Verfügbarkeit der Start- und Landebahn;
- (b) Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren;
- (c) Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen;
- (d) Führen des Luftfahrzeugs nach Sichtmerkmalen;
- (e) Flugmanöver, einschließlich kritischer Situationen und damit zusammenhängender „Upset“-Manöver, soweit technisch durchführbar;
- (f) Starts und Landungen mit und ohne Seitenwind;
- (g) Führen des Luftfahrzeugs ausschließlich nach Instrumenten, entsprechend der Art der Tätigkeit;
- (h) Betriebsverfahren, einschließlich Teamfähigkeit und Ressourcenmanagement, je nach Art des Betriebs (Alleinbetrieb oder Flugbesatzung mit mehreren Mitgliedern);
- (i) Navigation und Anwendung der Luftverkehrsregeln und verwandter Verfahren nach Sichtmerkmalen oder unter Einsatz von Navigationshilfen;
- (j) außergewöhnliche und Notverfahren, einschließlich simulierter Ausfälle der Luftfahrzeugausrüstung;
- (k) Einhaltung von Flugverkehrs- und Sprechfunkverkehrsverfahren;
- (l) Besonderheiten der Luftfahrzeugmuster oder Luftfahrzeugklassen;
- (m) zusätzliche Schulung praktischer Fertigkeiten, die gegebenenfalls zur Minderung der Risiken bei bestimmten Tätigkeiten erforderlich sind, und
- (n) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern; dabei sind geeignete Bewertungsmethoden in Verbindung mit der Bewertung der technischen Fertigkeiten anzuwenden.

## **1.5. Nachweis und Aufrechterhaltung praktischer Fertigkeiten**

1.5.1. Ein Pilot muss die Fähigkeit zur Durchführung der Verfahren und Flugmanöver mit einem Kompetenzgrad nachweisen, der den im Luftfahrzeug ausgeführten Aufgaben entspricht; hierzu ist Folgendes nachzuweisen:

- (a) Führen des Luftfahrzeugs innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
- (b) gutes Urteilsvermögen und ordnungsgemäße Flugzeugführung;
- (c) Anwendung der Luftfahrtkenntnisse;
- (d) Beherrschung des Luftfahrzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers gewährleistet ist; und
- (e) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern; dabei sind geeignete Bewertungsmethoden in Verbindung mit der Bewertung der technischen Fertigkeiten anzuwenden.

- 1.5.2. Die praktischen Fertigkeiten müssen in angemessenem Umfang aufrechterhalten werden. Die Erfüllung dieser Anforderung ist durch regelmäßige Bewertungen, Prüfungen, Tests oder Kontrollen nachzuweisen. Die Häufigkeit von Prüfungen, Tests oder Kontrollen muss dem mit der Tätigkeit verbundenen Risiko angemessen sein.

## **1.6. Sprachkenntnisse**

Ein Pilot muss Sprachkenntnisse auf einem Niveau nachweisen, das den im Luftfahrzeug ausgeführten Aufgaben entspricht. Die nachgewiesenen Kenntnisse umfassen Folgendes:

- (a) Fähigkeit zum Verstehen von Wetterinformationsunterlagen,
- (b) Benutzung von Strecken-, An- und Abflugkarten und zugehörigen luftfahrttechnischen Informationsunterlagen und
- (c) Fähigkeit zur Verständigung mit anderen Flugbesatzungsmitgliedern und Flugsicherungsdiensten in allen Flugphasen einschließlich Flugvorbereitung.

## **1.7. Flugsimulationsübungsgeräte**

Wird zur Ausbildung oder zum Nachweis erworbener bzw. aufrechterhaltener praktischer Fertigkeiten ein Flugsimulationsübungsgerät (FSTD) verwendet, so muss dieses für ein bestimmtes Leistungsniveau in den Bereichen zugelassen sein, die für die Erfüllung der entsprechenden Aufgaben relevant sind. Insbesondere die Nachbildung der Konfiguration, der Handhabungseigenschaften, der Luftfahrzeugleistung und des Systemverhaltens muss dem Luftfahrzeug in angemessener Weise entsprechen.

## **1.8. Ausbildungslehrgang**

- 1.8.1. Die Ausbildung muss in Form eines Ausbildungslehrgangs erfolgen.

- 1.8.2. Ein Ausbildungslehrgang muss folgende Bedingungen erfüllen:

- (a) Für jede Art von Ausbildungslehrgang ist ein Lehrplan zu erstellen, und
- (b) der Ausbildungslehrgang muss eine übersichtliche Darstellung der vermittelten theoretischen Kenntnisse und gegebenenfalls der praktischen Flugausbildung (einschließlich Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten) umfassen.

## **1.9. Lehrberechtigte**

- 1.9.1. Theoretische Ausbildung

Die theoretische Ausbildung muss durch entsprechend qualifizierte Lehrberechtigte erfolgen. Sie müssen

- (a) über geeignete Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet verfügen und
- (b) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können.

- 1.9.2. Flugpraktische Ausbildung und Ausbildung an Flugsimulatoren

Die flugpraktische Ausbildung und die Ausbildung an Flugsimulatoren müssen durch entsprechend qualifizierte Lehrberechtigte erfolgen; diese müssen

- (a) die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen besitzen,
- (b) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können.

- (c) über Erfahrungen in der Vermittlung der Flugmanöver und -verfahren verfügen, für die die flugpraktische Ausbildung erfolgen soll,
- (d) nachweislich über die Lehrfähigkeit in den entsprechenden flugpraktischen Bereichen verfügen, einschließlich Flugvor- und -nachbereitung sowie Unterricht in Schulungsräumen, und
- (e) regelmäßig an Auffrischungsschulungen teilnehmen, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten immer auf dem neuesten Stand sind.

Fluglehrer müssen zudem berechtigt sein, ein Luftfahrzeug, für das die Ausbildung erfolgt, als Kommandant zu führen, sofern es sich nicht um die Ausbildung an neuen Luftfahrzeugmustern handelt.

#### **1.10. Prüfer**

Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Piloten verantwortliche Personen müssen

- (a) die Anforderungen für Fluglehrer oder für Lehrer für Flugsimulatoren erfüllen, und
- (b) befähigt sein, die Leistung eines Piloten zu beurteilen und Flugprüfungen und Kontrollen durchzuführen.

### **2. ERFORDERLICHE ERFAHRUNG - PILOTEN**

Eine Person, die als Flugbesatzungsmitglied, Lehrberechtigter oder Prüfer tätig ist, muss eine für die Ausübung der betreffenden Tätigkeiten ausreichende Erfahrung erwerben und aufrechterhalten, sofern nicht in den delegierten Rechtsakten vorgesehen ist, dass die entsprechenden Fertigkeiten nach Abschnitt 1.5 nachzuweisen sind.

### **3. FLUGMEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT - PILOTEN**

#### **3.1. Medizinische Kriterien**

- 3.1.1. Alle Piloten müssen in regelmäßigen Abständen ihre flugmedizinische Tauglichkeit für die zufrieden stellende Ausführung ihrer Aufgaben unter Berücksichtigung der Art der Tätigkeit nachweisen. Die Einhaltung der Anforderungen wird anhand einer geeigneten Beurteilung auf der Grundlage der besten flugmedizinischen Praxis nachgewiesen, wobei die Art der Tätigkeit und eine mögliche altersbedingte geistige und körperliche Leistungsminderung berücksichtigt wird.

Flugmedizinische Tauglichkeit umfasst die körperliche und geistige Tauglichkeit und bedeutet, dass der Pilot nicht an einer Krankheit oder Behinderung leidet, aufgrund deren er nicht in der Lage ist,

- (a) die zum Führen eines Luftfahrzeugs notwendigen Aufgaben auszuführen
- (b) die ihm zugewiesenen Aufgaben jederzeit zu erfüllen oder
- (c) ihre Umgebung richtig wahrzunehmen.

- 3.1.2. Kann die flugmedizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, dürfen ausgleichende Maßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Flugsicherheit gewährleisten.

### **3.2. Flugmedizinische Sachverständige**

Ein flugmedizinischer Sachverständiger muss

- (a) die Befähigung und Approbation als Arzt besitzen,
- (b) eine flugärztliche Ausbildung haben und regelmäßig an Auffrischkursen in Flugmedizin teilnehmen, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind, und
- (c) über praktische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Bedingungen verfügen, unter denen Piloten ihre Aufgaben erfüllen.

### **3.3. Flugmedizinische Zentren**

Flugmedizinische Zentren müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- (a) Sie müssen über alle Mittel verfügen, die für das mit ihren Rechten verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich fixierte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- (b) Sie führen entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhalten es aufrecht, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten; und
- (c) sie treffen gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten.

## **4. FLUGBEGLEITER**

### **4.1. Allgemeines**

Flugbegleiter müssen

- (a) regelmäßig geschult und geprüft werden, damit sie eine angemessene Befähigung zur Ausführung der ihnen zugewiesenen Sicherheitsaufgaben erlangen und aufrecht erhalten, und
- (b) in regelmäßigen Abständen auf ihre flugmedizinische Tauglichkeit zur sicheren Ausführung ihrer Sicherheitsaufgaben hin untersucht werden. Die Erfüllung der Anforderungen ist durch eine geeignete Beurteilung auf der Grundlage der besten flugmedizinischen Praxis nachzuweisen.

### **4.2. Ausbildungslehrgang**

- 4.2.1. Wenn dies für die Art des Betriebs oder die Rechte angemessen ist, muss die Ausbildung in Form eines Ausbildungslehrgangs erfolgen.

- 4.2.2. Ein Ausbildungslehrgang muss folgende Bedingungen erfüllen:

- (a) Für jede Art von Ausbildungslehrgang ist ein Lehrplan zu erstellen, und

- (b) der Ausbildungslehrgang muss eine übersichtliche Darstellung der vermittelten theoretischen Kenntnisse und gegebenenfalls der praktischen Ausbildung (einschließlich Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten) umfassen.

#### **4.3. Lehrberechtigte für Flugbegleiter**

Die Ausbildung muss durch entsprechend qualifizierte Lehrberechtigte erfolgen. Diese Lehrberechtigten müssen

- (a) über geeignete Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet verfügen
- (b) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können. und
- (c) regelmäßig an Auffrischungsschulungen teilnehmen, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten immer auf dem neuesten Stand sind.

#### **4.4. Prüfer für Flugbegleiter**

Für die Prüfung von Flugbegleitern verantwortliche Personen müssen

- (a) die Anforderungen für Prüfer für Flugbegleiter erfüllen, und
- (b) befähigt sein, die Leistung von Flugbegleitern zu beurteilen und Prüfungen durchzuführen.

### **5. AUSBILDUNGSEINRICHTUNGEN**

Eine Einrichtung zur Ausbildung von Piloten oder Flugbegleitern muss folgende Anforderungen erfüllen:

- (a) Sie muss über alle Mittel verfügen, die für das mit ihrer Tätigkeit verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich fixierte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- (b) Sie führt entsprechend der vermittelten Ausbildung und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuwirken und
- (c) trifft gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung der oben genannten Anforderungen zu gewährleisten.

**ANHANG V****Grundlegende Anforderungen an den Flugbetrieb****1. ALLGEMEINES**

- 1.1. Ein Flug darf nur dann durchgeführt werden, wenn die Besatzungsmitglieder und gegebenenfalls das gesamte sonstige an der Vorbereitung und Durchführung des Fluges beteiligte Betriebspersonal mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten.
- 1.2. Ein Flug muss so durchgeführt werden, dass die im Flughandbuch oder erforderlichenfalls im Betriebshandbuch spezifizierten Betriebsverfahren für die Vorbereitung und Durchführung des Fluges befolgt werden. Hierzu müssen Prüflisten vorliegen, die von den Besatzungsmitgliedern je nach Gegebenheit in allen Betriebsphasen des Luftfahrzeugs unter normalen und außergewöhnlichen Bedingungen sowie in Notfällen benutzt werden. Für alle nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Notfälle müssen Verfahren festgelegt werden.
- 1.3. Vor jedem Flug sind die Aufgaben und Pflichten jedes Besatzungsmitglieds festzulegen. Der Kommandant ist für den Betrieb und die Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie für die Sicherheit aller an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtstücke verantwortlich.
- 1.4. Gegenstände oder Stoffe, die eine wesentliche Gefährdung für die Gesundheit, die Sicherheit, Sachwerte oder die Umwelt darstellen können, wie zum Beispiel gefährliche Güter, Waffen und Munition, dürfen in keinem Luftfahrzeug mitgeführt werden, sofern nicht besondere Sicherheitsvorkehrungen und -anweisungen zur Minderung der damit verbundenen Risiken zur Anwendung kommen.
- 1.5. Alle Daten, Dokumente, Unterlagen und Informationen, die zur Aufzeichnung der Einhaltung der in Abschnitt 5.3 genannten Bedingungen benötigt werden, sind für jeden Flug bereitzustellen und für einen der Art des Betriebs angemessenen Mindestzeitraum aufzubewahren.

**2. FLUGVORBEREITUNG**

Ein Flug darf nur angetreten werden, wenn mit nach vernünftigem Ermessen verfügbaren Mitteln festgestellt worden ist, dass alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:

- (a) Für die Durchführung des Fluges sind unter Berücksichtigung der vorhandenen AIS Unterlagen des Flugberatungsdienstes (Aeronautical Information Services) alle geeigneten Einrichtungen vorhanden, die unmittelbar für den Flug und für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind, einschließlich Sprechfunkeinrichtungen und Navigationshilfen.
- (b) Die Besatzung muss mit der Unterbringung und dem Gebrauch der jeweiligen Sicherheits- und Notausrüstung vertraut sein, und die Fluggäste müssen darüber unterrichtet sein. Der Besatzung und den Fluggästen müssen ausreichende Informationen zu Notverfahren und zum Gebrauch der Sicherheitsausrüstung in der Kabine mit Bezug zu dem jeweiligen Flugbetrieb

und zu den besonderen Merkmalen der eingebauten Ausrüstung bereitgestellt werden.

- (c) Der Kommandant muss sich davon überzeugen haben, dass
  - i) das Luftfahrzeug gemäß Abschnitt 6 lufttüchtig ist,
  - ii) das Luftfahrzeug, sofern erforderlich, ordnungsgemäß registriert ist und sich die entsprechenden Zeugnisse an Bord befinden,
  - iii) die gemäß Abschnitt 5 für die Durchführung des Fluges erforderliche Instrumentierung und Ausrüstung im Luftfahrzeug installiert und betriebsbereit ist, sofern in der geltenden Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) oder gleichwertigen Dokumenten keine Ausnahme vorgesehen ist,
  - iv) die Masse des Luftfahrzeugs und die Schwerpunktlage so sind, dass der Flug innerhalb der in den Lufttüchtigkeitsunterlagen vorgeschriebenen Grenzen durchgeführt werden kann,
  - v) das gesamte Handgepäck, das gesamte aufgegebene Gepäck und die gesamte Fracht ordnungsgemäß verteilt und gesichert sind und
  - vi) die in Abschnitt 4 genannten Betriebsgrenzen des Luftfahrzeugs während des Fluges zu keiner Zeit überschritten werden.
- (d) Die Flugbesatzung muss über Informationen zu den Wetterbedingungen am Startflugplatz, am Bestimmungsflugplatz und gegebenenfalls an Ausweichflugplätzen sowie entlang der Flugstrecke verfügen. Besondere Aufmerksamkeit ist potenziell gefährlichen atmosphärischen Bedingungen zu schenken.
- (e) Bei Flügen in ein Gebiet mit bekannten oder zu erwartenden Vereisungsbedingungen muss das Luftfahrzeug für den sicheren Betrieb unter diesen Bedingungen zugelassen, ausgerüstet und/oder vorbereitet sein.
- (f) Für einen Flug nach Sichtflugregeln müssen die Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke eine Einhaltung dieser Flugregeln ermöglichen. Für einen Flug nach Instrumentenflugregeln müssen ein Bestimmungsflugplatz und gegebenenfalls ein oder mehrere Ausweichflugplätze ausgewählt werden, auf denen das Luftfahrzeug landen kann, und zwar unter besonderer Berücksichtigung der Wettervorhersagen, der Verfügbarkeit von Flugsicherungsdiensten, der Verfügbarkeit von Bodeneinrichtungen sowie der Instrumentenflugverfahren, die von dem Staat zugelassen sind, in dem sich der Bestimmungs- und/oder Ausweichflugplatz befindet.
- (g) Die an Bord mitgeführte Menge an Kraftstoff/Energie für den Antrieb und an Verbrauchsgütern muss ausreichen, um den beabsichtigten Flug sicher durchführen zu können, wobei die Wetterbedingungen, etwaige die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussende Elemente sowie erwartete Verzögerungen während des Fluges zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus muss für unvorhergesehenen Mehrverbrauch eine Reserve an Kraftstoff/Energie mitgeführt werden. Gegebenenfalls sind Verfahren für das Kraftstoff-/Energiemanagement während des Fluges festzulegen.

### 3. FLUGBETRIEB

In Bezug auf den Flugbetrieb müssen alle folgenden Bedingungen eingehalten werden:

- (a) Je nach Luftfahrzeugmuster muss jedes Besatzungsmitglied bei Start und Landung, und wenn es der Kommandant aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, auf seinem Platz sitzen und mit dem vorhandenen Haltesystem angeschnallt sein.
- (b) Je nach Luftfahrzeugmuster müssen alle vorgeschriebenen Flugbesatzungsmitglieder mit angelegtem Sicherheitsgurt auf ihrem Platz verbleiben, es sei denn, eine Abwesenheit ist während des Fluges aus physiologischen oder betrieblichen Gründen erforderlich.
- (c) Je nach Luftfahrzeugmuster und je nach Betriebsart muss der Kommandant bei Start und Landung, während des Rollens und wenn er es aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, dafür sorgen, dass jeder Fluggast auf seinem Platz sitzt und ordnungsgemäß gesichert ist.
- (d) Ein Flug ist so durchzuführen, dass in allen Flugphasen ein ausreichender Abstand zu anderen Luftfahrzeugen aufrecht erhalten wird und eine angemessene Hindernisfreiheit sichergestellt ist. Dieser Abstand muss mindestens der in den geltenden Luftverkehrsregeln festgelegten Staffelung entsprechen und der Betriebsart angemessen sein.
- (e) Ein Flug darf nur dann fortgesetzt werden, wenn die bekannten Bedingungen weiterhin mindestens den in Abschnitt 2 genannten Bedingungen entsprechen. Bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln darf zudem ein Anflug auf einen Flugplatz unterhalb bestimmter Höhen oder über eine bestimmte Position hinaus nicht fortgesetzt werden, wenn die vorgeschriebenen Sichtkriterien nicht erfüllt sind.
- (f) Bei einem Notfall muss der Kommandant dafür sorgen, dass alle Fluggäste den Umständen entsprechende Notanweisungen erhalten.
- (g) Der Kommandant muss alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Folgen eines störenden Verhaltens von Fluggästen für den Flug auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
- (h) Ein Luftfahrzeug darf nur dann auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes gerollt werden bzw. sein Rotor darf nur dann laufen, wenn die das Luftfahrzeug führende Person ausreichend befugt ist.
- (i) Die vorgeschriebenen Verfahren für das Kraftstoff-/Energiemanagement während des Fluges sind gegebenenfalls anzuwenden.

#### **4. FLUGZEUGLEISTUNG UND BETRIEBSGRENZEN**

- 4.1. Ein Luftfahrzeug muss in Übereinstimmung mit seinen Lufttüchtigkeitsunterlagen und allen damit zusammenhängenden Betriebsverfahren und Betriebsgrenzen, wie sie im genehmigten Flughandbuch bzw. gleichwertigen Unterlagen aufgeführt sind, betrieben werden. Das Flughandbuch bzw. gleichwertige Unterlagen müssen der Besatzung zur Verfügung stehen und für jedes Luftfahrzeug auf dem aktuellen Stand gehalten werden.
- 4.2. Unbeschadet Abschnitt 4.1 kann bei Hubschrauberflügen ein vorübergehender Flug außerhalb der Geschwindigkeits-/Höhen-Betriebsgrenzen gestattet werden, wenn ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet wird.
- 4.3. Das Luftfahrzeug muss in Übereinstimmung mit den geltenden Umweltschutzvorschriften betrieben werden.
- 4.4. Ein Flug darf nur dann angetreten oder fortgesetzt werden, wenn bei der geplanten Betriebsmasse und unter Berücksichtigung sämtlicher Faktoren, die die Leistung des Luftfahrzeugs wesentlich beeinflussen, die für das Luftfahrzeug geplante Leistung die Durchführung aller Flugphasen innerhalb der entsprechenden Entfernungen/Gebiete und Hindernisfreiheiten zulässt. Zu den Leistungsfaktoren, die Start, Reiseflug und Landeanflug/Landung wesentlich beeinflussen, zählen insbesondere
  - (a) Betriebsverfahren,
  - (b) Druckhöhe am Flugplatz,
  - (c) Temperatur,
  - (d) Wind,
  - (e) Größe, Neigung und Zustand des Start-/Landebereichs und
  - (f) Zustand der Zelle, der Triebwerke oder der Bordanlagen unter Berücksichtigung möglicher Defekte.

- 4.5. Diese Faktoren sind direkt als Betriebsparameter oder indirekt durch Toleranzen oder Spannen zu berücksichtigen, die bei der Planung von Leistungsdaten je nach Betriebsart bereitgestellt werden.

## **5. INSTRUMENTE, DATEN UND AUSRÜSTUNG**

- 5.1. Ein Luftfahrzeug muss unter Berücksichtigung der für die jeweilige Flugphase geltenden Luftverkehrsregeln und Luftverkehrsvorschriften mit allen für den beabsichtigten Flug notwendigen Navigations-, Kommunikations- und sonstigen Ausrüstungen ausgestattet sein.
- 5.2. Gegebenenfalls muss ein Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der mit den Fluggebieten, den zu fliegenden Strecken, der Flughöhe und der Flugdauer verbundenen Risiken mit allen erforderlichen medizinischen Ausrüstungen sowie Sicherheits-, Räumungs- und Überlebensausrüstungen ausgestattet sein.
- 5.3. Alle für die Durchführung des Fluges durch die Besatzung erforderlichen Daten müssen unter Berücksichtigung der geltenden Luftverkehrsvorschriften, Luftverkehrsregeln, Flughöhen und Fluggebiete auf dem neuesten Stand und an Bord des Luftfahrzeugs verfügbar sein.

## **6. AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT UND DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT VON ERZEUGNISSEN**

- 6.1. Das Luftfahrzeug darf nur dann betrieben werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- (a) Das Luftfahrzeug befindet sich in einem lufttüchtigen Zustand und entspricht den Anforderungen betreffend die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen,
  - (b) die für den beabsichtigten Flug erforderliche Betriebs- und Notausrüstung ist betriebsbereit,
  - (c) das Lufttüchtigkeitszeugnis und gegebenenfalls das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs ist gültig und
  - (d) die Instandhaltung des Luftfahrzeugs wurde in Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen durchgeführt.
- 6.2. Vor jedem Flug oder vor jeder zusammenhängenden Abfolge von Flügen ist durch eine Vorflugkontrolle festzustellen, ob das Luftfahrzeug für den beabsichtigten Flug tauglich ist.
- 6.3. Das Luftfahrzeug darf nur betrieben werden, wenn es nach der Instandhaltung von entsprechend qualifizierten Personen oder Organisationen zum Betrieb freigegeben wurde. Die Freigabebescheinigung muss insbesondere die wesentlichen Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung enthalten.
- 6.4. Die Unterlagen zum Nachweis der Lufttüchtigkeit und der Umweltverträglichkeit des Luftfahrzeugs sind für einen Zeitraum aufzubewahren, der den geltenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit entspricht, bis die darin enthaltenen Informationen durch neue Informationen ersetzt worden sind, die dem Umfang und den Einzelheiten nach gleichwertig sind, mindestens jedoch für eine Dauer von 24 Monaten.
- 6.5. Alle Änderungen und Reparaturen müssen die grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit und gegebenenfalls die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen

erfüllen. Die Nachweisdaten für die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsanforderungen und der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen sind aufzubewahren.

- 6.6. Es liegt in der Verantwortung des Betreibers, die Einhaltung seiner Anforderungen an Sicherheit und Gefahrenabwehr durch Dritte, die die Instandhaltung durchführen, zu gewährleisten.

**7. BESATZUNGSMITGLIEDER**

- 7.1. Bei der Festlegung der Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung ist Folgendes zu berücksichtigen:

- (a) die Zulassungsbeschränkungen des Luftfahrzeugs, gegebenenfalls einschließlich der entsprechenden Vorführung der Noträumung,
- (b) die Auslegung des Luftfahrzeugs und
- (c) die Art und Dauer des Betriebs.

- 7.2. Der Kommandant muss befugt sein, alle erforderlichen Anweisungen für die Gewährleistung des Betriebs und der Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie der an Bord befindlichen Personen und/oder Sachwerte zu geben und die dafür geeigneten Maßnahmen zu treffen.
- 7.3. In einem Notfall, der den Betrieb oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs und/oder der Personen an Bord gefährdet, muss der Kommandant alle Maßnahmen ergreifen, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet. Werden dabei örtliche Vorschriften oder Verfahren verletzt, muss der Kommandant für eine entsprechende unverzügliche Benachrichtigung der zuständigen örtlichen Behörden sorgen.
- 7.4. Außergewöhnliche oder Notsituationen dürfen nicht simuliert werden, wenn sich Fluggäste oder Fracht an Bord befinden.
- 7.5. Ein Besatzungsmitglied darf nicht zulassen, dass die Erfüllung seiner Aufgaben oder seine Entscheidungsfähigkeit aufgrund der Auswirkungen von Müdigkeit — unter Berücksichtigung unter anderem von kumulierter Ermüdung, Schlafmangel, Anzahl der Flugsektoren, Nacharbeit und Überschreitung von Zeitzonen — so beeinträchtigt wird, dass die Flugsicherheit gefährdet ist. Die Ruhezeiten müssen den Besatzungsmitgliedern ausreichend Zeit zur Erholung von den Auswirkungen des vorangegangenen Dienstes geben, so dass sie zu Beginn des darauf folgenden Flugdienstzeitraums gut ausgeruht sind.
- 7.6. Ein Besatzungsmitglied darf den zugeteilten Dienst an Bord eines Luftfahrzeugs nicht antreten, wenn es unter Einwirkung von psychoaktiven Substanzen oder Alkohol steht oder wenn es aufgrund einer Verletzung, Ermüdung, der Wirkung von Medikamenten, einer Erkrankung oder ähnlichen Ursachen dienstuntauglich ist.
- 8. ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR DEN GEWERBLICHEN LUFTVERKEHR UND ANDERE BETRIEBSARTEN, DIE ZULASSUNGS- ODER ERKLÄRUNGSANFORDERUNGEN UNTERLIEGEN**
- 8.1. Für die Zwecke des gewerblichen Luftverkehrs und anderer Betriebsarten, die Zulassungs- oder Erklärungsanforderungen unterliegen, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:
- (a) Der Betreiber verfügt entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten über die für den Umfang und das Spektrum des Betriebs erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem: Luftfahrzeuge, Einrichtungen, Managementstruktur, Personal, Ausrüstung, Dokumentierung der Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.
  - (b) Der Betreiber setzt nur ausreichend qualifiziertes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für die Besatzungsmitglieder und anderes maßgebliches Personal durch.
  - (c) Der Betreiber erstellt eine Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) oder ein gleichwertiges Dokument unter Berücksichtigung folgender Voraussetzungen:
    - i) Das Dokument muss Anweisungen für den Betrieb des Luftfahrzeugs unter genau vorgegebenen Bedingungen enthalten, unter denen bestimmte Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen zu Beginn des Fluges abgeschaltet sind,

- ii) das Dokument muss für jedes einzelne Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebs- und Instandhaltungsbedingungen des Betreibers erstellt werden, und
  - iii) die Mindestausrüstungsliste (MEL) muss auf der Grundlage der Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL), sofern diese vorhanden ist, erstellt werden und darf nicht weniger einschränkend sein als die MMEL.
- (d) Der Betreiber führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und die fortlaufende Verbesserung dieses Systems anzustreben.
- (e) Der Betreiber richtet ein System zur Meldung von Vorfällen ein, das Teil des in Buchstabe d genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Das System zur Meldung von Vorfällen muss mit der Verordnung (EU) 376/2014 in Einklang stehen.
- 8.2. Der Betrieb darf nur gemäß einem Betriebshandbuch des Betreibers erfolgen. Dieses Handbuch muss für sämtliche betriebene Luftfahrzeuge alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren enthalten, die für das Betriebspersonal zur Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich sind. Beschränkungen hinsichtlich Flugzeit, Flugdienstzeiträumen und Ruhezeiten für die Besatzungsmitglieder sind auszuweisen. Das Betriebshandbuch und seine überarbeiteten Fassungen müssen mit dem genehmigten Flughandbuch im Einklang stehen und gegebenenfalls geändert werden.
- 8.3. Der Betreiber muss gegebenenfalls Verfahren festlegen, um die Folgen eines störenden Verhaltens von Fluggästen für den sicheren Flugbetrieb auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
- 8.4. Der Betreiber muss an das Luftfahrzeug und die Art des Betriebs angepasste Gefahrenabwehrprogramme erarbeiten und aufrechterhalten, die insbesondere Folgendes umfassen:
- (a) Sicherheit des Cockpits,
  - (b) Prüfliste zur Durchsuchung des Luftfahrzeugs,
  - (c) Schulungsprogramme, und
  - (d) Schutz von elektronischen Systemen und Computersystemen zur Verhinderung von vorsätzlichen Eingriffen in das System und Zerstörungen.
- 8.5. Wenn Gefahrenabwehrmaßnahmen die Betriebssicherheit beeinträchtigen können, sind die Risiken zu bewerten und geeignete Verfahren zur Minderung der Sicherheitsrisiken zu entwickeln; dazu ist unter Umständen der Einsatz einer Spezialausrüstung erforderlich.
- 8.6. Der Betreiber muss einen Luftfahrzeugführer aus der Flugbesatzung als Kommandanten benennen.
- 8.7. Um Ermüdungen zu verhindern, ist ein Ermüdungsmanagementsystem einzurichten. Für einen Flug oder eine Abfolge von Flügen sind im Rahmen dieses Systems die Flugzeit, Flugdienstzeiträume, Dienstzeiträume und angepasste Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Ermüdungsmanagementsystems festgelegten Beschränkungen sind alle wichtigen Faktoren zu berücksichtigen, die zu

Ermüdung beitragen, wie insbesondere die Anzahl der Flugsektoren, eine Überschreitung von Zeitzonen, Schlafmangel, die Unterbrechung des Tagesrhythmus, Nacharbeit, Positionierungsflüge, kumulative Dienstzeit für bestimmte Zeiträume, Aufteilung zugewiesener Aufgaben zwischen Besatzungsmitgliedern sowie auch die Bereitstellung aufgestockter Besatzungen.

- 8.8. Der Betreiber muss gewährleisten, dass die in Abschnitt 6.1 sowie in den Abschnitten 6.4 und 6.5 aufgeführten Aufgaben von einer für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisation kontrolliert werden, die den Anforderungen von Anhang II Abschnitt 3.1 und von Anhang III Abschnitte 7 und 8 entsprechen muss.
- 8.9. Der Betreiber muss gewährleisten, dass die aufgrund von Abschnitt 6.3 erforderliche Freigabebescheinigung von einer zur Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstungen qualifizierten Organisation erteilt wird. Diese Organisation muss den Anforderungen von Anhang II Abschnitt 3.1 entsprechen.
- 8.10. Die in Abschnitt 8.8 genannte Organisation muss ein Organisationshandbuch erstellen, in dem für den Gebrauch durch das betreffende Personal und dessen Anleitung eine Beschreibung aller Verfahren der Organisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten ist.

## ANHANG VI

### Grundlegende Anforderungen an qualifizierte Stellen

1. Die qualifizierte Stelle („Stelle“), ihr Leiter und das mit Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben betraute Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an Entwurf, Herstellung, Vertrieb oder Instandhaltung der Erzeugnisse, Teile, nicht eingebauten Ausrüstungen, Komponenten oder Systemen oder an deren Betrieb, Leistungserbringung oder Nutzung beteiligt sein. Ein Austausch technischer Informationen zwischen den beteiligten Organisationen und der qualifizierten Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.  

Der vorstehende Absatz schließt nicht aus, dass eine mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation für die Akkreditierung als qualifizierte Stelle in Betracht kommt, sofern sie der Akkreditierungsbehörde zufriedenstellend nachweisen kann, dass sie angemessene Vorkehrungen für die Verhinderung von Interessenkonflikten getroffen hat.
2. Die Stelle und das mit den Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben betraute Personal müssen ihre Aufgaben mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und fachlichen Kompetenz wahrnehmen und dürfen keinerlei Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteil oder die Ergebnisse ihrer Zulassungs- oder Aufsichtsaufgaben beeinträchtigen könnte — insbesondere seitens Personen oder Personengruppen, die von diesen Ergebnissen betroffen sind.
3. Die Stelle muss ausreichendes Personal beschäftigen und über die erforderlichen Mittel verfügen, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit dem Zulassungs- und Aufsichtsverfahren verbunden sind, wahrzunehmen; Sie hat auch Zugang zu der Ausrüstung, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt wird.
4. Die mit den Untersuchungen betraute Stelle und ihr Personal müssen über folgende Voraussetzungen verfügen:
  - (a) gründliche fachliche und berufliche Ausbildung oder ausreichende Fachkenntnisse aufgrund von Erfahrungen aus relevanten Tätigkeiten,
  - (b) ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihnen durchgeführten Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben und ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet;
  - (c) nötige Befähigung zur Abfassung der Erklärungen, Unterlagen und Berichte, mit denen die Durchführung der Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben nachgewiesen wird.
5. Die Unparteilichkeit des mit Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben betrauten Personals muss gewährleistet sein. Seine Vergütung darf weder von der Zahl der durchgeführten Untersuchungen noch von deren Ergebnis abhängen.
6. Die Stelle muss haftpflichtversichert sein, sofern nicht der Mitgliedstaat nach innerstaatlichem Recht für die Stelle haftet.
7. Das Personal der Stelle ist hinsichtlich aller Informationen, von denen es in Durchführung seiner Aufgaben gemäß dieser Verordnung Kenntnis erlangt, zur Verschwiegenheit verpflichtet.

**ANHANG VII****Grundlegende Anforderungen an Flugplätze****1. PHYSISCHE MERKMALE, INFRASTRUKTUR UND AUSTRÜSTUNG****1.1. Roll- und Vorfeld**

- 1.1.1. Ein Flugplatz verfügt über einen ausgewiesenen Bereich für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen, der folgende Bedingungen erfüllt:
- (a) Die Abmessungen und Merkmale des Start- und Landebereichs werden auf die zur Nutzung der Anlage vorgesehenen Luftfahrzeuge abgestimmt;
  - (b) der Start- und Landebereich weist — wo anwendbar — eine für den ständigen Betrieb der vorgesehenen Luftfahrzeuge ausreichende Tragfähigkeit auf. Bereiche, die nicht für eine ständige Nutzung vorgesehen sind, müssen lediglich das Luftfahrzeug tragen können;
  - (c) der Start- und Landebereich wird so ausgelegt, dass Wasser abgeleitet werden kann und sich keine Wasseransammlungen bilden, die eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darstellen können;
  - (d) vom Gefälle und von Gefälleänderungen im Start- und Landebereich dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
  - (e) die Oberflächeneigenschaften des Start- und Landebereichs sind für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet; und
  - (f) der Start- und Landebereich ist frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann.
- 1.1.2. Soweit mehrere ausgewiesene Start- und Landebereiche vorhanden sind, werden sie so ausgelegt, dass von ihnen keine inakzeptable Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.
- 1.1.3. Der ausgewiesene Lande- und Startbereich muss von genau festgelegten Bereichen umgeben sein. Diese Bereiche dienen dem Schutz von Luftfahrzeugen, die diese Bereiche bei Start oder Landung überfliegen, sowie der Abmilderung der Folgen, wenn Luftfahrzeuge zu kurz kommen („undershooting“), seitlich abkommen oder über das Ende des Start- und Landebereichs hinauschießen, und erfüllen folgende Bedingungen:
- (a) Diese Bereiche werden so ausgelegt, dass sie für den vorgesehenen Luftfahrzeugbetrieb geeignet sind;
  - (b) vom Gefälle und von Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
  - (c) diese Bereiche sind frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass sich in diesen Bereichen Einrichtungen und Ausrüstungen ausreichender Brechbarkeit („frangibility“) befinden dürfen, sofern diese zur Unterstützung des Flugbetriebs benötigt werden; und
  - (d) all diese Bereiche verfügen über eine für ihren Bestimmungszweck ausreichende Tragfähigkeit.

- 1.1.4. Diejenigen Bereiche eines Flugplatzes einschließlich der zugehörigen unmittelbaren Umgebung, die für das Rollen oder Abstellen von Luftfahrzeugen bestimmt sind, werden so ausgelegt, dass der sichere Betrieb der Luftfahrzeuge, die die jeweilige Anlage voraussichtlich nutzen werden, unter allen vorgesehenen Umständen gewährleistet ist, und sie erfüllen folgende Bedingungen:
- (a) Diese Bereiche verfügen über eine für den ständigen Betrieb der vorgesehenen Luftfahrzeuge ausreichende Tragfähigkeit. Ausgenommen sind jene Bereiche, die nur für gelegentliche Nutzung vorgesehen sind und die lediglich das Luftfahrzeug tragen können müssen;
  - (b) diese Bereiche werden so ausgelegt, dass Wasser abgeleitet werden kann und sich keine Wasseransammlungen bilden können, die eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darstellen können;
  - (c) vom Gefälle und von Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
  - (d) die Oberflächeneigenschaften dieser Bereiche sind für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet; und
  - (e) diese Bereiche sind frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass die Ausrüstung, die für den betreffenden Bereich benötigt wird, in gesondert ausgewiesenen Positionen oder Bereichen abgestellt werden darf.

- 1.1.5. Sonstige Infrastruktureinrichtungen, die von Luftfahrzeugen genutzt werden sollen, werden so ausgelegt, dass die Nutzung dieser Infrastrukturen keine inakzeptable Gefahr für die Luftfahrzeuge darstellt, die diese Infrastrukturen nutzen.
- 1.1.6. Anlagen, Gebäude, Ausrüstungen sowie Lagerbereiche werden so angeordnet und gestaltet, dass von ihnen keine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgeht.
- 1.1.7. Durch geeignete Maßnahmen wird verhindert, dass unbefugte Personen, unbefugte Fahrzeuge oder Tiere, die groß genug sind, um eine Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darzustellen, auf das Roll- und Vorfeld gelangen; innerstaatliche und internationale Tierschutzbestimmungen bleiben von dieser Bestimmung unberührt.

## **1.2. Hindernisfreiheit**

- 1.2.1. Zum Schutz von Luftfahrzeugen, die sich einem Flugplatz im Landeanflug nähern oder von diesem starten, werden An- und Abflugrouten oder Freiflächen eingerichtet. Diese Routen oder Freiflächen dienen dazu, für Luftfahrzeuge einen ausreichenden hindernisfreien Raum in einem Bereich um den Flugplatz zu schaffen, wobei den physischen Merkmalen vor Ort entsprechend Rechnung zu tragen ist.
- 1.2.2. Diese Hindernisfreiheit wird auf die Flugphase und den jeweiligen Betriebsablauf abgestimmt. Sie berücksichtigt weiterhin die Ausrüstung, die für die Bestimmung der Position des Luftfahrzeugs verwendet wird.

## **1.3. Optische und nicht-optische Hilfen und Flugplatzeinrichtungen**

- 1.3.1. Die eingesetzten Hilfen müssen zweckdienlich und erkennbar sein und vermitteln allen Benutzern unter sämtlichen vorgesehenen Betriebsbedingungen unmissverständliche Informationen.
- 1.3.2. Die Flugplatzeinrichtungen funktionieren in der unter den vorgesehenen Betriebsbedingungen beabsichtigten Form. Unter Betriebsbedingungen oder bei Ausfall gehen von diesen Flugplatzeinrichtungen keine inakzeptablen Gefahren für die Luftverkehrssicherheit aus.
- 1.3.3. Diese Hilfen und ihre Stromversorgung werden so konstruiert, dass es bei einem Ausfall nicht zur Übermittlung fehlerhafter, irreführender oder unvollständiger Informationen an die Benutzer oder zum Ausfall einer wesentlichen Betriebsfunktion kommt.
- 1.3.4. Durch geeignete Schutzvorrichtungen ist eine Beschädigung oder Störung dieser optischen oder nicht-optischen Hilfen zu vermeiden.
- 1.3.5. Strahlenquellen oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände dürfen die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme weder stören noch beeinträchtigen.
- 1.3.6. Die betroffenen Mitarbeiter werden über Betrieb und Nutzung der Flugplatzeinrichtungen informiert; diese Informationen enthalten auch eine eindeutige Angabe der Bedingungen, unter denen inakzeptable Gefahren für die Luftverkehrssicherheit entstehen können.

## **1.4. Flugplatzdaten**

- 1.4.1. Relevante Daten über den Flugplatz und die verfügbaren Dienste werden erfasst und auf dem aktuellen Stand gehalten.

- 1.4.2. Die Daten müssen präzise, lesbar, vollständig und eindeutig sein. Eine angemessene Datenintegrität ist jederzeit aufrecht zu erhalten.
- 1.4.3. Die Daten werden den Benutzern und den betreffenden Anbietern von ANS rechtzeitig zur Verfügung gestellt, wobei ein ausreichend sicheres und schnelles Verfahren für die Kommunikation mit den Benutzern angewendet wird.

## **2. BETRIEB UND VERWALTUNG**

### **2.1. Verantwortlichkeiten des Flugplatzbetreibers**

Der Flugplatzbetreiber ist für den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich. Die Verantwortung des Flugplatzbetreibers erstreckt sich auf folgende Aspekte:

- (a) Der Flugplatzbetreiber verfügt über Verträge mit Dritten über die notwendigen Mittel für die Gewährleistung eines sicheren Luftfahrzeugbetriebs auf dem Flugplatz. Diese Mittel umfassen, ohne hierauf beschränkt zu sein: Betriebsstätten, Personal, Ausrüstung und Material, Dokumentation der Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe, Zugriff auf relevante Daten und Führung von Aufzeichnungen;
- (b) der Flugplatzbetreiber überprüft, dass die Anforderungen von Abschnitt 1 jederzeit erfüllt bzw. entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die Gefahren im Zusammenhang mit einer Nichterfüllung der Anforderungen zu mindern. Es werden entsprechende Verfahren festgelegt und angewendet, mit denen sämtliche Benutzer rechtzeitig über diese Maßnahmen unterrichtet werden;
- (c) der Flugplatzbetreiber führt ein Risikomanagementprogramm für den Umgang mit Wildtieren an Flugplätzen ein und setzt dieses um;
- (d) der Flugplatzbetreiber gewährleistet entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten, dass die Bewegungen von Fahrzeugen und Personen auf dem Roll- und Vorfeld und in sonstigen Betriebsbereichen mit den Bewegungen von Luftfahrzeugen abgestimmt werden, so dass Kollisionen und eine Beschädigung von Luftfahrzeugen vermieden werden.
- (e) der Flugplatzbetreiber gewährleistet, dass Verfahren zur Verringerung von Gefahren im Zusammenhang mit dem Flugplatzbetrieb im Winter, bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, schlechten Sichtbedingungen bzw. bei Nacht erstellt und umgesetzt werden;
- (f) der Flugplatzbetreiber trifft Vereinbarungen mit anderen maßgeblichen Organisationen, durch die die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen für Flugplätze gewährleistet wird. Zu diesen Organisationen zählen unter anderem Luftfahrzeugbetreiber, Flugsicherungsorganisationen, Bodenabfertigungsdienstleister, Erbringer von Vorfeldkontrolldiensten und andere Organisationen, deren Tätigkeit oder Produkte die Sicherheit der Luftfahrzeuge beeinflussen können;
- (g) der Flugplatzbetreiber überprüft, dass Organisationen, die mit der Lagerung von Kraftstoff und der Kraftstoffversorgung von Luftfahrzeugen befasst sind, über Verfahren verfügen, mit denen gewährleistet wird, dass Luftfahrzeuge mit sauberem Kraftstoff der korrekten Spezifikation versorgt werden;

- (h) Handbücher für die Wartung der Flugplatzeinrichtungen müssen vorhanden sein und in der Praxis Anwendung finden; diese Handbücher schließen Wartungs- und Reparaturanweisungen, Kundendienstinformationen, Störungssuche und Inspektionsverfahren ein;
- (i) der Flugplatzbetreiber erstellt einen Flugplatz-Notfallplan, der Notfall-Szenarien abdeckt, die auf dem Flugplatz oder in dessen unmittelbarer Nachbarschaft eintreten können, und setzt ihn um. Dieser Plan wird gegebenenfalls mit den Notfallplänen der umliegenden Gemeinden koordiniert;
- (j) der Flugplatzbetreiber stellt unmittelbar oder über Vereinbarungen mit Dritten sicher, dass auf dem Flugplatz geeignete Rettungs- und Feuerlöschdienste vorhanden sind. Diese Dienste müssen in der Lage sein, auf Zwischenfälle oder Unfälle entsprechend schnell zu reagieren, und verfügen zumindest über die erforderlichen Ausrüstungen, Löschmittel und ausreichend Personal;
- (k) der Flugplatzbetreiber setzt für Tätigkeiten im Flugplatzbetrieb oder im Wartungsbereich nur ausgebildete und qualifizierte Mitarbeiter ein und stellt unmittelbar oder über Verträge mit Dritten sicher, dass Schulungs- und Überprüfungsprogramme durchgeführt und aufrecht erhalten werden, um zu gewährleisten, dass das Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt;
- (l) der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass Personen, die unbegleiteten Zugang zum Roll- und Vorfeld und zu anderen Betriebsbereichen haben, für diesen Zugang angemessen ausgebildet wurden und über die notwendigen Qualifikationen verfügen;
- (m) das Personal der Rettungs- und Feuerlöschdienste verfügt über eine entsprechende Ausbildung und die erforderlichen Qualifikationen für den Einsatz im Flugplatzbereich. Der Flugplatzbetreiber ist zur Einführung und Anwendung von Aus- und Weiterbildungs- und Überprüfungsprogrammen verpflichtet, durch die gewährleistet ist, dass dieses Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt; und
- (n) sämtliche im Rettungs- und Feuerlöschdienst tätigen Personen, die im Bedarfsfall zur Hilfeleistung bei luftfahrttechnischen Notfällen eingesetzt werden, weisen in regelmäßigen Abständen durch eine ärztliche Untersuchung nach, dass sie unter Berücksichtigung ihrer Tätigkeit zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben in der Lage sind. In diesem Zusammenhang ist unter der medizinischen Tauglichkeit — einschließlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit — zu verstehen, dass die betreffenden Personen an keinen Erkrankungen oder Behinderungen leiden, infolge deren sie möglicherweise außerstande sind:
  - die für den Einsatz in luftfahrttechnischen Notfällen notwendigen Tätigkeiten auszuüben;
  - die ihnen übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen; oder
  - ihre Umgebung jederzeit richtig wahrzunehmen.

## 2.2. Managementsysteme

- 2.2.1. Der Betreiber führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung

dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuwirken.

- 2.2.2. Der Flugplatzbetreiber richtet ein System zur Meldung von Vorfällen ein, das Teil des in Abschnitt 2.2.1 genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Die Analyse von Informationen aus diesem System zur Meldung von Vorfällen bezieht die unter Abschnitt 2.1 Buchstabe f aufgeführten Parteien in geeigneter Form ein. Das System zur Meldung von Vorfällen muss mit der Verordnung (EU) 376/2014 in Einklang stehen.
- 2.2.3. Der Flugplatzbetreiber erstellt ein Flugplatzhandbuch und betreibt den Flugplatz gemäß diesem Handbuch. Dieses Handbuch enthält alle notwendigen Anweisungen, Informationen und Verfahren für den Flugplatz, das Managementsystem und für das Betriebspersonal, anhand deren diese ihre Aufgaben durchführen.

### **3. FLUGPLATZUMGEBUNG**

- 3.1. Der Luftraum rings um das Roll- und Vorfeld wird frei von Hindernissen gehalten, so dass die vorgesehenen Luftfahrzeugbewegungen auf dem Flugplatz ohne inakzeptable Gefahren, die durch die Schaffung von Hindernissen rings um den Flugplatz entstehen könnten, ablaufen können. Zu diesem Zweck werden Hindernisüberwachungsflächen ausgewiesen, realisiert und laufend kontrolliert, so dass etwaige Hindernisse festgestellt werden können.
  - (a) Bei einem Eindringen in diese Flächen ist zu überprüfen, ob das als Hindernis festgestellte Objekt ein inakzeptables Risiko darstellt. Sämtliche Objekte, die ein inakzeptables Risiko darstellen, werden beseitigt oder es werden Maßnahmen zur Minimierung der Gefahren ergriffen, um Luftfahrzeuge, die den Flughafen nutzen, zu schützen.
  - (b) Etwaige verbleibende Hindernisse werden bekannt gemacht und je nach Erfordernis markiert und erforderlichenfalls durch Befeuerung sichtbar gemacht.
- 3.2. Gefahren im Zusammenhang mit Aktivitäten von Menschen und mit der Flächennutzung, die unter anderem die auf der nachfolgenden Liste genannten Punkte umfassen, werden überwacht. Die hierdurch entstehenden Gefahren werden bewertet und so weit wie möglich minimiert:
  - (a) Neubebauungen oder Änderungen der Flächennutzung im örtlichen Umfeld des Flugplatzes;
  - (b) etwaige durch Hindernisse verursachte Turbulenzen;
  - (c) Verwendung von gefährlichen, verwirrenden und irreführenden Beleuchtungseinrichtungen;
  - (d) die Blendwirkung großer und stark reflektierender Oberflächen;
  - (e) Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildaufkommens in der Umgebung des Roll- und Vorfelds führen könnten; oder
  - (f) Quellen unsichtbarer Strahlung oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände, welche die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme beeinträchtigen oder stören könnten.

- 3.3. Ein Notfallplan der umliegenden Gemeinden für Luftfahrt-Notfallsituationen, wie sie im lokalen Umfeld des Flugplatzes eintreten könnten, wird erstellt.

#### **4. BODENABFERTIGUNGSDIENSTE**

##### **4.1. Verantwortlichkeiten des Anbieters von Bodenabfertigungsdiensten**

Der Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten ist für die sichere Durchführung seiner Tätigkeiten auf dem Flugplatz verantwortlich. Die Verantwortung des Anbieters erstreckt sich auf folgende Aspekte:

- (a) Der Anbieter verfügt unmittelbar oder über Verträge mit Dritten über die notwendigen Mittel für die Gewährleistung einer sicheren Bereitstellung der Dienste auf dem Flugplatz. Diese Mittel umfassen, ohne hierauf beschränkt zu sein: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung und Material, Einhaltung lokaler Verfahren des Flugplatzbetreibers, Dokumentation der Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe, Zugriff auf relevante Daten und Führung von Aufzeichnungen;
- (b) der Anbieter gewährleistet, dass die Bewegungen seiner Fahrzeuge und Personen auf dem Roll- und Vorfeld und in sonstigen Betriebsbereichen mit den Bewegungen von Luftfahrzeugen abgestimmt werden, so dass Kollisionen und eine Beschädigung von Luftfahrzeugen vermieden werden.
- (c) der Anbieter gewährleistet, dass Verfahren zur Verringerung von Risiken im Zusammenhang mit dem Flugplatzbetrieb im Winter, bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, schlechten Sichtbedingungen bzw. bei Nacht erstellt und umgesetzt werden;
- (d) der Anbieter trifft Vereinbarungen mit anderen maßgeblichen Organisationen, durch die die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen gewährleistet wird. Zu diesen Organisationen zählen unter anderem Flugplatzbetreiber, Luftfahrzeugbetreiber, Flugsicherungsorganisationen und andere Organisationen, deren Tätigkeit oder Produkte die Sicherheit der Luftfahrzeuge beeinflussen können;
- (e) der Anbieter trägt selbst bzw. über Verträge mit Dritten dafür Sorge, dass Verfahren für die Betankung von Luftfahrzeugen mit verunreinigungsfreiem Kraftstoff der richtigen technischen Qualität existieren;
- (f) der Anbieter gewährleistet, dass Handbücher für die Instandhaltung der Ausrüstungen vorhanden sind und in der Praxis Anwendung finden; diese Handbücher schließen Instandhaltungs- und Reparaturanweisungen, Wartungsinformationen, Störungssuche und Inspektionsverfahren ein;
- (g) der Anbieter setzt nur angemessen ausgebildete und qualifizierte Mitarbeiter ein und stellt sicher, dass Schulungs- und Überprüfungsprogramme durchgeführt und aufrecht erhalten werden, um zu gewährleisten, dass das Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt.

## **4.2. Managementsysteme**

- 4.2.1. Der Anbieter führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuwirken.
- 4.2.2. Der Anbieter richtet ein System zur Meldung von Vorfällen ein, das Teil des in Abschnitt 4.2.1 genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Die Analyse von Informationen aus diesem System zur Meldung von Vorfällen bezieht die unter Abschnitt 4.1 Buchstabe d aufgeführten Parteien in geeigneter Form ein. Das System zur Meldung von Vorfällen muss mit der Verordnung (EU) 376/2014 in Einklang stehen.
- 4.2.3. Der Anbieter erstellt ein Handbuch für die Bodenabfertigungsdienste und führt seinen Betrieb gemäß diesem Handbuch durch. Dieses Handbuch enthält alle notwendigen Anweisungen, Informationen und Verfahren für den Dienst, das Managementsystem und für das Personal, anhand deren dieses seine Aufgaben durchführt.

## **5. SONSTIGE BESTIMMUNGEN**

Der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass mit Ausnahme von Luftfahrzeugen, die sich in einer Notfallsituation befinden, oder bei der Umleitung auf einen anderen Flugplatz oder unter bestimmten Bedingungen, die im jeweiligen Einzelfall festzulegen sind, ein Flugplatz bzw. Teile dieses Flugplatzes von jenen Luftfahrzeugen nicht benutzt werden, für die der Flugplatz nach seiner Auslegung und gemäß den Betriebsverfahren normalerweise nicht bestimmt ist.

**ANHANG VIII****Grundlegende Anforderungen an ATM/ANS und Fluglotsen****1. LUFTRAUMNUTZUNG**

- 1.1. Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a ausüben, werden in allen Phasen des Fluges oder auf dem Roll- und Vorfeld eines Flugplatzes in Übereinstimmung mit gemeinsamen allgemeinen Betriebsvorschriften sowie eventuell für die Nutzung dieses Luftraums geltenden Verfahren betrieben.
- 1.2. Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a ausüben, werden mit den vorgeschriebenen Komponenten versehen und entsprechend betrieben. Die in ATM/ANS-Systemen verwendeten Komponenten müssen auch mit den Vorschriften in Abschnitt 3 übereinstimmen.

**2. DIENSTE****2.1. Luftfahrtinformationen und Daten für Luftraumnutzer für Flugsicherungszwecke**

- 2.1.1. Die als Quelle für Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein und werden zeitnah bereitgestellt.
- 2.1.2. Die Luftfahrtinformationen müssen präzise, vollständig, aktuell, unmissverständlich sowie von angemessener Integrität sein und liegen in einem für die Nutzer geeigneten Format vor.
- 2.1.3. Die Übermittlung dieser Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen Kommunikationsmethode, die gegen vorsätzliche und unbeabsichtigte Eingriffe und Beschädigungen geschützt ist.

**2.2. Meteorologische Informationen**

- 2.2.1. Die als Quelle für meteorologische Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein.
- 2.2.2. Soweit wie möglich müssen die meteorologischen Luftfahrtinformationen präzise, vollständig, aktuell, von angemessener Integrität und eindeutig sein, um den Erfordernissen der Luftraumnutzer gerecht zu werden.
- 2.2.3. Die Übermittlung dieser meteorologischen Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode.

**2.3. Flugverkehrsdienste**

- 2.3.1. Die Daten, die für die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten als Quelle genutzt werden, müssen korrekt, vollständig und aktuell sein.
- 2.3.2. Die Flugverkehrsdienste müssen hinreichend präzise, vollständig, aktuell und eindeutig sein, um den Sicherheitserfordernissen der Nutzer gerecht zu werden.

- 2.3.3. Automatisierte Instrumente für die Bereitstellung von Informationen oder Beratung von Nutzern werden sachgerecht ausgelegt, hergestellt und instand gehalten, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.
- 2.3.4. Flugverkehrskontrolldienste und die zugehörigen Verfahren sorgen für eine angemessene Staffelung von Luftfahrzeugen und verhindern Zusammenstöße von Luftfahrzeugen und Hindernissen auf dem Rollfeld und tragen gegebenenfalls zum Schutz vor anderen Gefährdungen in der Luft bei und gewährleisten eine prompte und zeitnahe Koordinierung mit allen relevanten Nutzern und angrenzenden Luftraumabschnitten.
- 2.3.5. Die Kommunikation zwischen Flugverkehrsdiensten und Luftfahrzeug sowie zwischen relevanten Flugverkehrsdienststellen muss zeitnah, klar, korrekt und unmissverständlich sein, gegen Eingriffe geschützt sowie allgemeinverständlich und wird gegebenenfalls von allen beteiligten Akteuren bestätigt.
- 2.3.6. Es müssen die nötigen Mittel vorhanden sein, um potenzielle Notfälle zu erkennen und gegebenenfalls eine wirksame Such- und Rettungsaktion einzuleiten. Derartige Mittel umfassen mindestens angemessene Alarmierungsmechanismen, Koordinierungsmaßnahmen und -verfahren sowie Mittel und Personal für die effiziente Abdeckung des Zuständigkeitsbereichs.

#### **2.4. Kommunikationsdienste**

Die Kommunikationsdienste erreichen unter den Gesichtspunkten der Verfügbarkeit, Integrität, Kontinuität und Zeitnähe ein hinreichend hohes Leistungsniveau und erhalten es aufrecht. Sie müssen zügig und verfälschungsgeschützt sein.

#### **2.5. Navigationsdienste**

Die Navigationsdienste erreichen in Bezug auf Orientierungs-, Positions- und gegebenenfalls Zeitablaufinformationen ein hinreichend hohes Leistungsniveau und erhalten es aufrecht. Leistungskriterien sind unter anderem Genauigkeit, Integrität, Verfügbarkeit und Kontinuität des Dienstes.

#### **2.6. Überwachungsdienste**

Im Rahmen von Überwachungsdiensten wird die jeweilige Position von Luftfahrzeugen in der Luft sowie anderer Luft- und Bodenfahrzeuge auf dem Flugplatz mit einer unter den Gesichtspunkten der Genauigkeit, Integrität, Kontinuität und Erfassungswahrscheinlichkeit hinreichenden Leistungsfähigkeit festgestellt.

#### **2.7. Verkehrsflussregelung**

Das taktische Management von Flugverkehrsströmen auf Unionsebene verwendet hinreichend präzise und aktuelle Informationen zum Aufkommen und zur Art des geplanten Flugverkehrs mit Auswirkungen auf Diensteanbieter und stellt derartige Informationen bereit und koordiniert die Umleitung oder Verzögerung von Verkehrsströmen und handelt sie aus, um die Gefahr von Überlastungssituationen in der Luft oder an den Flugplätzen zu verringern. Die Verkehrsflussregelung erfolgt mit dem Ziel, die verfügbare Kapazität bei der Nutzung des Luftraums zu optimieren und die Verfahren der Verkehrsflussregelung zu stärken. Sie beruht auf Sicherheit, Transparenz und Effizienz, damit eine flexible und zeitgerechte Kapazitätsbereitstellung im Einklang mit dem Luftfahrplan für Europa sichergestellt ist.

Die in Artikel 12 Absatz 7 genannten Maßnahmen betreffend die Verkehrsflussregelung fördern betriebliche Entscheidungen von Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftraumnutzern und erstrecken sich auf die folgenden Bereiche:

- (a) Flugplanung,
- (b) Nutzung der verfügbaren Luftraumkapazität in allen Flugphasen, einschließlich der Zuweisung von Slots für den Streckenflug,
- (c) Nutzung der Strecken durch den allgemeinen Flugverkehr, einschließlich:
  - der Erstellung einer einheitlichen Veröffentlichung zur Strecken- und Verkehrsausrichtung,
  - der Möglichkeiten zur Umleitung von allgemeinem Flugverkehr aus überlasteten Gebieten und
  - der Prioritätsregeln für die Luftraumnutzung durch den allgemeinen Flugverkehr, insbesondere zu Zeiten hoher Auslastung und in Krisen, und
- (d) gegebenenfalls Stimmigkeit von Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeitnischen sowie notwendige Koordinierung mit benachbarten Regionen.

## **2.8. Luftraummanagement**

Die Ausweisung spezifischer Luftraumabschnitte für bestimmte Verwendungszwecke wird zeitnah überwacht, koordiniert und verbreitet, um die Gefahr von Staffelungsverlusten zwischen Luftfahrzeugen unter allen Umständen zu verringern. Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Mitgliedstaaten die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum, wie es von der ICAO beschrieben und im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. (XXXX/XXX) über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung) umgesetzt wurde, sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und im Einklang mit dem ATM-Masterplan zu erleichtern.

## **2.9. Gestaltung des Luftraums**

Luftraumstrukturen und Flugverfahren werden entsprechend gestaltet, vermessen und validiert, bevor sie ihrer Bestimmung übergeben und von Luftfahrzeugen verwendet werden können.

## **3. SYSTEME UND KOMPONENTEN**

### **3.1. Allgemeines**

ATM/ANS-Systeme und -Komponenten, die zugehörige Informationen für Luftfahrzeuge und von Luftfahrzeugen sowie am Boden bereitstellen, werden sachgerecht geplant, hergestellt, installiert, instand gehalten und betrieben, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.

Die Systeme und Verfahren umfassen insbesondere diejenigen, die für die Unterstützung folgender Funktionen und Dienste erforderlich sind:

- (a) Luftraummanagement,

- (b) Verkehrsflussregelung,
- (c) Flugverkehrsdienste, insbesondere Systeme für die Flugdatenverarbeitung und Überwachungsdatenverarbeitung und Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme,
- (d) Kommunikation, einschließlich Boden-Boden/Weltraum, Luft-Boden und Luft-Luft/Weltraum,
- (e) Navigation,
- (f) Überwachung,
- (g) Flugberatungsdienste,
- (h) Nutzung von Wetterinformationen,
- (i) Systeme und Verfahren für die Nutzung von Wetterinformationen.

### **3.2. Integrität, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit von Systemen und Komponenten**

Systeme und Komponenten müssen hinsichtlich ihrer integritäts- und sicherheitsbezogenen Leistung, sei es im Luftfahrzeug, am Boden oder im Luftraum, gebrauchstauglich sein. Sie erreichen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen und während ihrer gesamten Betriebsdauer das für den Betrieb erforderliche Leistungsniveau.

ATM/ANS-Systeme und ihre Komponenten sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass der nahtlose Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes jederzeit und für alle Flugphasen gewährleistet ist. Ein nahtloser Betrieb kann insbesondere in folgender Form zum Ausdruck kommen: gemeinsame Nutzung von Informationen, einschließlich der relevanten Betriebsstatus-Informationen, einheitliche Interpretation von Informationen, vergleichbare Verarbeitungsleistungen und zugehörige Verfahren als Voraussetzung für einheitliche, für das europäische Flugverkehrsmanagementnetz (EATMN) insgesamt oder Teile davon vereinbarte betriebliche Leistungen.

Das EATMN, seine Systeme und deren Komponenten haben auf koordinierter Grundlage neue vereinbarte und validierte Betriebskonzepte zu unterstützen, die der Verbesserung von Qualität, Nachhaltigkeit und Effektivität der Flugsicherungsdienste, insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Kapazität, dienen.

Das EATMN, seine Systeme und deren Komponenten sollen die schrittweise Verwirklichung der Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen durch Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung in dem Umfang, der für ein effizientes Luftraummanagement und eine effiziente Verkehrsflussregelung erforderlich ist, sowie eine sichere und effiziente Luftraumnutzung durch alle Nutzer unterstützen.

Zur Erreichung dieser Ziele unterstützen das europäische EATMN, seine Systeme und deren Komponenten die zeitnahe gemeinsame Nutzung korrekter und konsistenter Informationen für alle Flugphasen durch zivile und militärische Stellen, unbeschadet der sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen, einschließlich der Vertraulichkeitsanforderungen.

### **3.3. Planung von Systemen und Komponenten**

- 3.3.1. Systeme und Komponenten werden so geplant, dass sie die anwendbaren Anforderungen im Bereich der Sicherheit und der Gefahrenabwehr erfüllen.
- 3.3.2. Systeme und Komponenten — zusammen, getrennt und im Verhältnis zueinander betrachtet — werden derart geplant, dass die Wahrscheinlichkeit, mit der ein beliebiger Ausfall zu einem Totalausfall oder Totalverlust des Systems führt, umgekehrt proportional zur Schwere seiner Auswirkungen auf die Sicherheit der Dienste ist.
- 3.3.3. Bei der Planung von Systemen und Komponenten — einzeln und in Kombination miteinander betrachtet — werden Beschränkungen im Zusammenhang mit menschlichen Fähigkeiten und menschlicher Leistungsfähigkeit berücksichtigt.
- 3.3.4. Systeme und Komponenten werden derart geplant, dass sie und die von ihnen übermittelten Daten gegen vorsätzliche und unbeabsichtigte nachteilige Interaktionen mit internen und externen Elementen geschützt sind.
- 3.3.5. Die für Herstellung, Installation, Betrieb und Instandhaltung der Systeme und Komponenten benötigten Informationen sowie Informationen in Bezug auf unsichere Bedingungen werden dem Personal deutlich, schlüssig und unmissverständlich vermittelt.

### **3.4. Anhaltende Dienstegüte**

Das Sicherheitsniveau von Systemen und Komponenten wird während der Erbringung des Dienstes sowie im Zuge von Änderungen an der Erbringung des Dienstes beibehalten.

## **4. QUALIFIKATION VON FLUGLOTSEN**

### **4.1. Allgemeines**

Eine Person, die sich zum Fluglotsen ausbilden lässt oder sich in der Ausbildung zum Fluglotsen befindet, weist im Hinblick auf Bildungsstand sowie körperliche und geistige Verfassung die notwendigen Voraussetzungen auf, um die entsprechenden theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.

### **4.2. Theoretische Kenntnisse**

- 4.2.1. Fluglotsen erwerben ein Maß an Kenntnissen, das den ausgeübten Funktionen angemessen ist und in angemessenem Verhältnis zu den mit der Art des Dienstes verbundenen Risiken steht, und erhalten es aufrecht.
- 4.2.2. Der Erwerb und die Aufrechterhaltung theoretischer Kenntnisse werden durch kontinuierliche Beurteilungen während der Ausbildung oder durch entsprechende Prüfungen nachgewiesen.
- 4.2.3. Ein angemessenes Niveau theoretischer Kenntnisse wird aufrecht erhalten. Die Erfüllung dieser Anforderungen wird durch regelmäßige Bewertungen oder Prüfungen nachgewiesen. Die Häufigkeit der Prüfungen steht in angemessenem Verhältnis zu dem Grad der mit der Art des Dienstes verbundenen Risiken.

### **4.3. Praktische Fertigkeiten**

- 4.3.1. Fluglotsen erwerben die praktischen Fertigkeiten, die der Ausübung ihrer Aufgaben entsprechen, und erhalten sie aufrecht. Diese Fertigkeiten müssen dem mit der Art

der Dienstleistung verbundenen Risiko angemessen sein und umfassen — den Aufgaben entsprechend — gegebenenfalls zumindest Folgendes:

- (j) Betriebsverfahren,
- (k) aufgabenspezifische Aspekte,
- (l) ungewöhnliche Situationen und Notlagen und
- (m) menschliche Faktoren.

4.3.2. Fluglotsen weisen die Fähigkeit nach, die zugehörigen Verfahren und Aufgaben mit einem den ausgeübten Funktionen adäquaten Maß an Kompetenz ausführen zu können.

4.3.3. Die praktischen Fertigkeiten werden in befriedigendem Umfang aufrecht erhalten. Die Erfüllung dieser Anforderung wird durch regelmäßige Bewertungen überprüft. Die Häufigkeit dieser Bewertungen muss der Komplexität und dem mit der Art der wahrgenommenen Aufgabe verbundenen Risiko angemessen sein.

#### **4.4. Sprachkenntnisse**

4.4.1. Fluglotsen weisen nach, dass ihre aktiven und passiven Englischkenntnisse ihnen sowohl bei rein akustischem Kontakt (Telefon/Funkverkehr) als auch bei Anwesenheit des Gesprächspartners selbst im Notfall eine effiziente Kommunikation über konkrete und arbeitsbezogene Themen ermöglichen.

4.4.2. Soweit in einem bestimmten Luftraumabschnitt für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle (ATS) notwendig, verfügen Fluglotsen über aktive und passive Kenntnisse der betreffenden Landessprache(n) im oben beschriebenen Umfang.

#### **4.5. Synthetische Übungsgeräte (Synthetic training devices, STD)**

Wird zur praktischen Ausbildung auf dem Gebiet der Lageerkennung und der menschlichen Faktoren oder zum Nachweis des Erwerbs bzw. der Aufrechterhaltung von Fertigkeiten ein STD verwendet, so ermöglicht dessen Leistungsniveau eine angemessene und für die erteilte Ausbildung zweckmäßige Simulation des Arbeitsumfelds sowie der Betriebsbedingungen.

#### **4.6. Ausbildungslehrgang**

4.6.1. Die Ausbildung erfolgt durch einen Ausbildungslehrgang, der theoretische und praktische Unterweisung, einschließlich gegebenenfalls Ausbildung an STD, umfassen kann.

4.6.2. Für jede Art von Ausbildung wird ein Ausbildungslehrgang festgelegt und genehmigt.

#### **4.7. Lehrberechtigte**

4.7.1. Die theoretische Ausbildung wird von sachgerecht qualifizierten Lehrberechtigten erteilt. Diese verfügen

- (a) über geeignete Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet und
- (b) nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik.

- 4.7.2. Die Ausbildung im Bereich der praktischen Fertigkeiten wird von sachgerecht qualifizierten Lehrberechtigten erteilt. Diese
- (a) besitzen die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen,
  - (b) verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik,
  - (c) verfügen über Erfahrungen in der Vermittlung der Verfahren, für die die praktische Ausbildung erfolgen soll, und
  - (d) nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die Lehrfertigkeiten stets auf dem neuesten Stand sind.
- 4.7.3. Lehrberechtigte, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.

#### **4.8. Prüfer**

- 4.8.1. Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen verantwortliche Personen
- (a) verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Beurteilung der Leistung von Fluglotsen sowie zur Durchführung von Prüfungen und Kontrollen von Fluglotsen und
  - (b) nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind.
- 4.8.2. Prüfer, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen in jenen Bereichen, in denen die Beurteilung vorgenommen wird, selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.

#### **4.9. Medizinische Tauglichkeit von Fluglotsen**

- 4.9.1. Alle Fluglotsen weisen in regelmäßigen Abständen ihre medizinische Tauglichkeit für die zufrieden stellende Ausführung ihrer Aufgaben nach. Die Einhaltung der Anforderungen wird anhand einer geeigneten Beurteilung nachgewiesen, wobei einer möglichen altersbedingten geistigen und körperlichen Leistungsminderung Rechnung getragen wird.
- 4.9.2. Der Nachweis der medizinischen Tauglichkeit, welche die körperliche und geistige Tauglichkeit umfasst, beinhaltet den Nachweis, dass keine Erkrankungen oder Behinderungen vorliegen, die die einen Flugverkehrskontrolldienst erbringende Person unfähig machen,
- (a) die zum Erbringen der Flugverkehrskontrolldienste notwendigen Aufgaben sachgerecht auszuführen,
  - (b) die übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen oder
  - (c) ihre Umgebung richtig wahrzunehmen.

- 4.9.3. Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, dürfen ausgleichende Maßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Sicherheit gewährleisten.

## **5. DIENSTLEISTER UND AUSBILDUNGSEINRICHTUNGEN**

- 5.1. Die Erbringung von Diensten darf nur erfolgen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
- (a) Der Dienstleister verfügt entweder direkt oder durch Verträge mit Dritten über die für den Umfang und das Spektrum der Dienstleistung erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem: Systeme, Einrichtungen einschließlich Stromversorgung, Verwaltungsstruktur, Personal, Ausrüstung und deren Instandhaltung, Dokumentation von Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu relevanten Daten und Führung von Aufzeichnungen;
  - (b) der Dienstleister erstellt zu den erbrachten Dienstleistungen Management- und Betriebshandbücher und hält diese auf dem neuesten Stand; der Dienstleistungsbetrieb erfolgt gemäß diesen Handbüchern. Diese Handbücher müssen alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren enthalten, die für den Dienstleistungsbetrieb, das Managementsystem und das Betriebspersonal zur Wahrnehmung der jeweiligen Aufgaben erforderlich sind;
  - (c) Der Dienstleister führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuwirken,
  - (d) der Dienstleister setzt nur ausreichend qualifiziertes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für das Personal durch,
  - (e) der Dienstleister richtet offizielle Schnittstellen mit allen Beteiligten ein, die unmittelbar Einfluss auf die Sicherheit ihrer Dienste haben können, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten,
  - (f) der Dienstleister erstellt einen Notfallplan, der Notlagen und ungewöhnliche Situationen im Rahmen der erbrachten Dienstleistung vorsieht, und setzt diesen um,
  - (g) der Dienstleister richtet ein System zur Meldung von Vorfällen ein, das Teil des in Buchstabe c genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Das System zur Meldung von Vorfällen muss mit der Verordnung (EU) 376/2014 in Einklang stehen und
  - (h) der Dienstleister trifft Vorkehrungen, um sich zu vergewissern, dass die Sicherheitsanforderungen aller betriebenen Systeme und Komponenten jederzeit eingehalten werden.
- 5.2. Flugverkehrskontrolldienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- (a) Um Übermüdung der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vermeiden, wird ein Dienstplansystem aufgestellt. Im Rahmen dieses Dienstplansystems sind Dienstzeiten, Dienstdauer und angemessene

Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Dienstplansystems festgelegten Beschränkungen werden alle wichtigen Faktoren berücksichtigt, die zu Ermüdung beitragen, wie insbesondere Schlafmangel, die Unterbrechung des Tagesrhythmus, Nacharbeit, kumulative Dienstzeit während bestimmter Zeiträume sowie die Aufteilung zugewiesener Aufgaben zwischen Mitarbeitern;

- (b) zur Stressprävention bei den an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeitern werden Schulungs- und Vorbeugungsprogramme erstellt;
- (c) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten wenden geeignete Verfahren an, um sich des uneingeschränkten kognitiven Urteilsvermögens und der ausreichenden medizinischen Tauglichkeit der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vergewissern, und
- (d) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten tragen bei ihrer Betriebsplanung technischen und betrieblichen Zwängen sowie grundsätzlichen Aspekten von menschlichen Faktoren Rechnung.

5.3. Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgende Bedingung erfüllt ist:

Der Dienstleister unterrichtet die betreffenden Luftraumnutzer und Flugverkehrskontrolleinheiten ständig zeitnah über den betrieblichen Status der erbrachten Flugverkehrskontrolldienste sowie über Änderungen desselben.

#### **5.4. Ausbildungseinrichtungen**

Eine Einrichtung zur Ausbildung von Personen, die Flugverkehrskontrolldienste erbringen, genügt folgenden Anforderungen:

- (a) Sie muss über alle Mittel verfügen, die für das mit ihrer Tätigkeit verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Methodik, Dokumentation von Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu relevanten Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- (b) Sie führt entsprechend der vermittelten Ausbildung und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten und
- (c) sie trifft erforderlichenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.

## **6. FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE UND FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN**

### **6.1. Flugmedizinische Sachverständige**

Ein flugmedizinischer Sachverständiger muss

- (a) die Befähigung und Approbation als Arzt besitzen,
- (b) eine flugärztliche Ausbildung haben und regelmäßig an Auffrischkursen in Flugmedizin teilnehmen, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind, und

- (c) über praktische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Bedingungen verfügen, unter denen Fluglotsen ihre Aufgaben erfüllen.

## **6.2. Flugmedizinische Zentren**

Flugmedizinische Zentren müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- (a) Sie müssen über alle Mittel verfügen, die für das mit ihren Rechten verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich fixierte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- (b) Sie führen entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhalten es aufrecht, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten; und
- (c) sie treffen gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten.

**ANHANG IX****Grundlegende Anforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge**

- 1. GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN FÜR DIE KONSTRUKTION, DIE HERSTELLUNG, DIE INSTANDHALTUNG UND DEN BETRIEB VON UNBEMANNTEN LUFTFAHRZEUGEN**
  - (a) Eine Person, die unbemannte Luftfahrzeuge betreibt, muss die für den beabsichtigten Betrieb geltenden Rechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten kennen, insbesondere in Bezug auf Sicherheit, Schutz der Privatsphäre, Datenschutz, Haftung, Versicherung, Gefahrenabwehr oder Umweltschutz. Die Person muss in der Lage sein, die Sicherheit des Betriebs und einen sicheren Abstand zwischen dem unbemannten Luftfahrzeug und Personen am Boden sowie anderen Luftraumnutzern zu gewährleisten. Dazu ist es auch erforderlich, mit der Betriebsanleitung des Herstellers und allen relevanten Funktionen des unbemannten Luftfahrzeugs sowie den anwendbaren Flugverkehrsvorschriften und ATM/ANS-Verfahren vertraut zu sein.
  - (b) Ein unbemanntes Luftfahrzeug muss so ausgelegt und konstruiert sein, dass es seiner Funktion angepasst ist und dass es betrieben, eingestellt und instand gehalten werden kann, ohne Personen bei Ausführung dieser Tätigkeiten unter den Bedingungen, für die das Luftfahrzeug ausgelegt ist, zu gefährden.
  - (c) Ist es erforderlich, durch den Betrieb entstehende Risiken in Bezug auf Sicherheit, Schutz der Privatsphäre, Schutz personenbezogener Daten, Gefahrenabwehr oder Umweltschutz zu verringern, muss das unbemannte Luftfahrzeug die entsprechenden und spezifischen Merkmale und Funktionen aufweisen, die den Grundsätzen des Schutzes der Privatsphäre und personenbezogener Daten durch Technik und Voreinstellungen Rechnung tragen. Entsprechend den Erfordernissen müssen diese Merkmale und Funktionen eine einfache Identifizierung des Luftfahrzeugs sowie der Art und Zweck des Betriebs gewährleisten; sie müssen ferner sicherstellen, dass geltende Beschränkungen, Verbote oder Auflagen, insbesondere hinsichtlich des Betriebs in bestimmten geografischen Bereichen, jenseits bestimmter Entfernungen vom Betreiber oder in bestimmten Höhen beachtet werden.
- 2. ZUSÄTZLICHE GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN FÜR DIE KONSTRUKTION, DIE HERSTELLUNG, DIE INSTANDHALTUNG UND DEN BETRIEB VON UNBEMANNTEN LUFTFAHRZEUGEN, DIE IN ARTIKEL 46 ABSÄTZE 1 UND 2 GENANNT WERDEN**

Folgende Anforderungen sind einzuhalten, um während des Betriebs des unbemannten Luftfahrzeugs ein zufrieden stellendes Sicherheitsniveau für Personen am Boden und andere Luftraumnutzer zu gewährleisten, wobei dem Risikograd des Betriebs erforderlichenfalls Rechnung zu tragen ist:

  - 2.1. Lufttüchtigkeit**
    - (a) Unbemannte Luftfahrzeuge müssen über Konstruktionsmerkmale oder -details verfügen, die sich in der Erfahrung als sicher für den Betreiber oder Dritte am Boden oder in der Luft erwiesen haben.
    - (b) Unbemannte Luftfahrzeuge müssen eine Produktintegrität bieten, die in einem angemessenen Verhältnis zum Risiko unter allen vorgesehenen Flugbedingungen steht.

- (c) Unbemannte Luftfahrzeuge müssen unter allen vorgesehenen Betriebsbedingungen, erforderlichenfalls auch nach Ausfall eines oder gegebenenfalls mehrerer Systeme, sicher steuerbar und manövrierbar sein. Menschlichen Faktoren ist gebührend Rechnung zu tragen, insbesondere Faktoren, die einen sicheren Betrieb der Technik durch Menschen begünstigen.
- (d) Unbemannte Luftfahrzeuge, Ausrüstungen und zugehörige nicht eingebaute Ausrüstungen, einschließlich Antriebssysteme und Ausrüstung zur Fernsteuerung der unbemannten Luftfahrzeuge, müssen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen und in hinreichendem Maße über den betrieblichen Rahmen hinaus, für den das Luftfahrzeug konstruiert wurde, bestimmungsgemäß funktionieren.
- (e) Unbemannte Luftfahrzeuge, Ausrüstungen und zugehörige nicht eingebaute Ausrüstungen, einschließlich Antriebssysteme und Ausrüstung zur Fernsteuerung der unbemannten Luftfahrzeuge müssen sowohl einzeln als auch in Beziehung zueinander so konstruiert sein, dass die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls und die Schwere seiner Auswirkungen auf Personen am Boden und andere Luftraumnutzer in angemessenem Verhältnis zu dem mit dem Betrieb verbundenen Risiko stehen, das anhand der in Artikel 4 Absatz 2 festgelegten Grundsätze bewertet wird.
- (f) Jede am Betrieb beteiligte Ausrüstung zur Fernsteuerung der unbemannten Luftfahrzeuge muss so ausgelegt sein, dass sie den Flugbetrieb erleichtert, einschließlich Mitteln zur Lageerkennung und zur Bewältigung aller erwarteten Situationen und Notfälle.
- (g) Die für die Herstellung und die Vermarktung des unbemannten Luftfahrzeugs zuständige Organisation muss dem Betreiber sowie gegebenenfalls der Instandhaltungsorganisation folgende Informationen zur Verfügung stellen: Art des Betriebs, für den das unbemannte Luftfahrzeug konstruiert wurde, sowie Beschränkungen und für seinen sicheren Betrieb erforderliche Informationen, einschließlich Betriebs- und Umweltleistung, Angaben zur Beschränkung der Lufttüchtigkeit und Notverfahren. Diese Informationen müssen deutlich, schlüssig und unmissverständlich vermittelt werden. Die betrieblichen Fähigkeiten des unbemannten Luftfahrzeugs, die für Betriebseinsätze genutzt werden können, die keiner Zulassung/keines Zeugnisses bedürfen, müssen begrenzt werden, um die für solche Betriebseinsätze geltenden Luftraumvorschriften einzuhalten.
- (h) Die mit der Konstruktion unbemannter Luftfahrzeuge, Motoren und Propeller befassten Organisationen müssen Vorkehrungen zur Minimierung von Gefahren treffen, die durch Umstände außerhalb oder innerhalb des unbemannten Luftfahrzeugs und seiner Systeme entstehen, und die der Erfahrung nach Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben. Dies umfasst auch den Schutz vor Eingriffen mit elektronischen Mitteln.
- (i) Die Herstellungsverfahren, Werkstoffe und Bauteile, die für die Herstellung des unbemannten Luftfahrzeugs verwendet werden, müssen zu angemessenen und reproduzierbaren Eigenschaften und Leistungen in Einklang mit den Konstruktionsmerkmalen führen.

## 2.2. Organisationen

Die mit Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen befassten Organisationen müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- (a) Die Organisation muss über alle für ihr Arbeitsspektrum erforderlichen Mittel verfügen und die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen sowie der entsprechenden gemäß Artikel 47 festgelegten detaillierten Vorschriften, die für ihre Tätigkeit relevant sind, gewährleisten.
- (b) Die Organisation muss ein Managementsystem einführen und aufrecht erhalten, um die Einhaltung der einschlägigen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten. Das Managementsystem muss der von der Organisation ausgeübten Tätigkeit und ihrer Größe angemessen sein.
- (c) Die Organisation richtet ein System zur Meldung von Vorfällen ein, das Teil des Sicherheitsmanagementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Das System zur Meldung von Vorfällen muss mit der Verordnung (EU) 376/2014 in Einklang stehen. Das Meldesystem muss der von der Organisation ausgeübten Tätigkeit und ihrer Größe angemessen sein.
- (d) Die Organisation muss gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen Organisationen treffen, um die kontinuierliche Einhaltung der einschlägigen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.

## 2.3. Personen, die unbemannte Luftfahrzeuge betreiben

Eine Person, die ein unbemanntes Luftfahrzeug betreibt, muss über die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen, die erforderlich sind, um die Sicherheit des Betriebs zu gewährleisten, und die in einem angemessenen Verhältnis zu dem mit der Art des Betriebs verbundenen Risiko stehen. Die betreffende Person muss auch ihre medizinische Tauglichkeit nachweisen, wenn dies zur Minimierung der mit dem vorgesehenen Betrieb verbundenen Risiken erforderlich ist.

## 2.4. Betrieb

Der Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugs ist verantwortlich für den Betrieb und muss alle angemessenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebs treffen.

Die Durchführung des Fluges muss in Einklang stehen mit den anwendbaren Gesetzen, Vorschriften und Verfahren, die für die Wahrnehmung der jeweiligen Aufgaben maßgebend sind und für den zu nutzenden Bereich, Luftraum sowie die zu nutzenden Flugplätze oder Orte sowie gegebenenfalls für die zugehörigen ATM/ANS-Systeme gelten.

- (a) Beim Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen müssen die Sicherheit Dritter am Boden oder anderer Luftraumnutzer sowie die Minimierung der Risiken aufgrund ungünstiger äußerer und innerer Umstände, einschließlich Umweltbedingungen, gewährleistet werden, indem in allen Flugphasen ein angemessener Abstand eingehalten wird.
- (b) Ein unbemanntes Luftfahrzeug darf nur betrieben werden, wenn es lufttüchtig ist und wenn die für den vorgesehenen Betrieb erforderlichen Ausrüstungen und sonstigen Komponenten und Dienste verfügbar und betriebsbereit sind.

- (c) Der Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugs muss gewährleisten, dass das Luftfahrzeug über die erforderlichen Navigations-, Kommunikations-, Überwachungs-, Erkennungs- und Ausweichausrüstungen verfügt, sowie über jedwede andere Ausrüstung, die für die Sicherheit des vorgesehenen Fluges für notwendig erachtet wird, wobei die Art des Betriebs und die für die jeweilige Flugphase geltenden Luftverkehrsregeln und Luftverkehrsvorschriften zu berücksichtigen sind.

**3. GRUNDLEGENDE UMWELTSPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN FÜR UNBEMANNT  
LUFTFAHRZEUGE**

Unbemannte Luftfahrzeuge müssen den Umweltverträglichkeitsanforderungen des Anhangs III entsprechen.

**ANHANG X**  
**Entsprechungstabelle**

Verordnung (EG) Nr. 216/2008	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 2 Absätze 1 und 2
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 5
Artikel 2	Artikel 1
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b und c
Artikel 4 Absatz 3a	Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e und Absatz 2
---	Artikel 2 Absatz 6
Artikel 4 Absatz 3b	Artikel 2 Absatz 7
Artikel 4 Absatz 3c	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g und Absatz 2
Artikel 4 Absätze 4 und 5	Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d
Artikel 4 Absatz 6	---
---	Artikel 2 Absatz 4
---	Artikel 4
---	Artikel 5
---	Artikel 6
---	Artikel 7

---	Artikel 8
Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 9 bis 16
Artikel 5 Absatz 4 Buchstaben a und b	Artikel 17 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe c	Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b
---	Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 5 Absatz 5	Artikel 18
Artikel 5 Absatz 6	Artikel 4
Artikel 6	Artikel 9 bis 11
Artikel 7 Absätze 1 und 2	Artikel 19 und 20
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 21
Artikel 7 Absätze 3 bis 7	Artikel 22 bis 25
Artikel 8 Absätze 1 bis 3	Artikel 26 und Artikel 27 Absätze 1 und 2
---	Artikel 27 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 5	Artikel 28
Artikel 8 Absatz 6	Artikel 4
Artikel 8a Absätze 1 bis 5	Artikel 29 bis 34
Artikel 8a Absatz 6	Artikel 4
Artikel 8b Absätze 1 bis 6	Artikel 35 bis Artikel 39 Absatz 2
Artikel 8b Absatz 7	Artikel 39 Absatz 3 und Artikel 4
Artikel 8c Absätze 1 bis 10	Artikel 40 bis 44
Artikel 8c Absatz 11	Artikel 4
---	Artikel 45 bis 47
Artikel 9	Artikel 48 bis 50
Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 51 Absätze 1 und 2
---	Artikel 51 Absätze 3 bis 5
Artikel 10 Absatz 4	Artikel 51 Absatz 6

---	Artikel 51 Absätze 7 bis 9
Artikel 10 Absatz 5	Artikel 51 Absatz 10
---	Artikel 52
---	Artikel 53
---	Artikel 54
---	Artikel 55
Artikel 11 Absätze 1 bis 3	Artikel 56 Absätze 1 bis 3
Artikel 11 Absatz 4 bis Absatz 5b	---
Artikel 11 Absatz 6	Artikel 56 Absatz 4
Artikel 12 Absatz 1	Artikel 57
Artikel 12 Absatz 2	---
Artikel 13	Artikel 58
Artikel 14 Absätze 1 bis 3	Artikel 59
Artikel 14 Absätze 4 bis 7	Artikel 60
Artikel 15	Artikel 61
Artikel 16	Artikel 62
---	Artikel 63
Artikel 17	Artikel 64
Artikel 18	Artikel 65 Absätze 1 bis 5
Artikel 19	Artikel 65 Absätze 1 bis 5
Artikel 20	Artikel 66
Artikel 21	Artikel 67
Artikel 22 Absatz 1	Artikel 65 Absatz 6
Artikel 22 Absatz 2	Artikel 65 Absatz 7
Artikel 22a	Artikel 68
Artikel 22b	Artikel 69

Artikel 23	Artikel 70 Absätze 1 und 2
---	Artikel 70 Absatz 3
Artikel 24 und 54	Artikel 73
Artikel 25	Artikel 72
Artikel 26	Artikel 74
---	Artikel 75
---	Artikel 76
Artikel 27 Absätze 1 bis 3	Artikel 77 Absätze 1 bis 3
---	Artikel 77 Absätze 4 bis 6
---	Artikel 78
---	Artikel 79
---	Artikel 80
Artikel 28 Absätze 1 und 2	Artikel 81 Absätze 1 und 2
---	Artikel 81 Absatz 3
Artikel 28 Absätze 3 und 4	Artikel 81 Absätze 4 und 5
Artikel 29 Absätze 1 und 2	Artikel 82 Absätze 1 und 2
Artikel 29 Absatz 3	---
Artikel 30	Artikel 83
Artikel 31	Artikel 84
Artikel 32 Absatz 1	Artikel 108 Absatz 3
Artikel 32 Absatz 2	Artikel 108 Absatz 5
Artikel 33	Artikel 85 Absätze 1 bis 5
---	Artikel 85 Absatz 6
Artikel 34 Absatz 1	Artikel 86 Absätze 1 und 2
---	Artikel 86 Absatz 3
Artikel 34 Absätze 2 und 3	Artikel 86 Absätze 4 und 5

Artikel 35	Artikel 87
Artikel 36	Artikel 88
Artikel 37 Absätze 1 bis 3	Artikel 89 Absätze 1 bis 3
---	Artikel 89 Absatz 4
---	Artikel 90
Artikel 38 Absätze 1 bis 3	Artikel 91 Absätze 1 bis 3
---	Artikel 91 Absatz 4
Artikel 39	---
---	Artikel 92
Artikel 40	Artikel 93
Artikel 41	Artikel 94
Artikel 42	Artikel 95
Artikel 43	Artikel 96
Artikel 44	Artikel 97
Artikel 45	Artikel 98
Artikel 46	Artikel 99
Artikel 47	Artikel 100
Artikel 48	Artikel 101
Artikel 49	Artikel 102
Artikel 50 und 51	Artikel 103
Artikel 52 Absätze 1 bis 3	Artikel 104
Artikel 52 Absatz 4	Artikel 65 Absatz 6
Artikel 53 Absätze 1 und 2	Artikel 105 Absätze 1 und 2
Artikel 53 Absatz 3	Artikel 65 Absatz 6
Artikel 54	Artikel 73
Artikel 55	Artikel 71

Artikel 56	Artikel 106
Artikel 57	Artikel 107
Artikel 58 Absätze 1 und 2	Artikel 108 Absätze 1 und 2
Artikel 58 Absatz 3	Artikel 108 Absatz 4
Artikel 58 Absatz 4	Artikel 121 Absatz 2
Artikel 59 Absätze 1 bis 4	Artikel 109 Absätze 1 bis 4
---	Artikel 109 Absatz 5
Artikel 59 Absätze 5 bis 11	Artikel 109 Absätze 6 bis 12
Artikel 60	Artikel 110
Artikel 61	Artikel 111
---	Artikel 112
Artikel 62	Artikel 113
Artikel 63	Artikel 114
Artikel 64 Absätze 1 bis 5	Artikel 115 Absätze 1 bis 5
---	Artikel 115 Absatz 6
Artikel 65	Artikel 116
Artikel 65a	---
---	Artikel 117
Artikel 66	Artikel 118
---	Artikel 119
Artikel 67	---
Artikel 68	Artikel 120
---	Artikel 121 Absatz 1
Artikel 58 Absatz 4	Artikel 121 Absatz 2
Artikel 69	----
---	Artikel 122

---	Artikel 123
---	Artikel 124
---	Artikel 125
---	Artikel 126
Artikel 70	Artikel 127