

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

► **B** VERORDNUNG (EG) Nr. 216/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 20. Februar 2008

zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluffahrt 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Verordnung (EG) Nr. 690/2009 der Kommission vom 30. Juli 2009	L 199	6	31.7.2009
► <u>M2</u>	Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009	L 309	51	24.11.2009
► <u>M3</u>	Verordnung (EU) Nr. 6/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013	L 4	34	9.1.2013



**VERORDNUNG (EG) Nr. 216/2008 DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES**

vom 20. Februar 2008

**zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und
zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur
Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung
(EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN
UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Bereich der Zivilluftfahrt sollte für die europäischen Bürger jederzeit ein einheitliches und hohes Schutzniveau gewährleistet sein; hierzu sind gemeinsame Sicherheitsvorschriften zu erlassen, und es ist sicherzustellen, dass Erzeugnisse, Personen und Organisationen, die in der Gemeinschaft im Umlauf bzw. tätig sind, diese Vorschriften sowie die geltenden Umweltschutzvorschriften einhalten. Dies sollte auch dazu beitragen, den freien Verkehr für Waren, Personen und Organisationen im Binnenmarkt zu erleichtern.
- (2) Darüber hinaus sollten Drittlandluftfahrzeuge, die für Flüge in das und aus dem Hoheitsgebiet oder innerhalb des Hoheitsgebiets eingesetzt werden, in dem der Vertrag gilt, im Rahmen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt („Abkommen von Chicago“), dem alle Mitgliedstaaten beigetreten sind, einer angemessenen Aufsicht auf Gemeinschaftsebene unterstellt werden.
- (3) Das Abkommen von Chicago sieht bereits Mindestnormen zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt und entsprechende Umweltschutzvorschriften vor. Mit den grundlegenden Anforderungen der Gemeinschaft und den zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten die sich aus dem Abkommen von Chicago ergebenden Verpflichtungen, einschließlich Verpflichtungen gegenüber Drittländern, erfüllen.
- (4) Die Gemeinschaft sollte im Einklang mit den Normen und empfohlenen Verfahren des Abkommens von Chicago grundlegende Anforderungen für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind, und für Personen

⁽¹⁾ ABl. C 185 vom 8.8.2006, S. 106.

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. März 2007 (ABl. C 301 E vom 13.12.2007, S. 103), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 15. Oktober 2007 (ABl. C 277 E vom 20.11.2007, S. 8) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2007. Beschluss des Rates vom 31. Januar 2008.

▼B

und Erzeugnisse festlegen, die bei der Ausbildung und flugmedizinischen Untersuchung von Piloten eingesetzt werden bzw. mitwirken. Die Kommission sollte ermächtigt werden, die erforderlichen Durchführungsvorschriften zu erarbeiten.

- (5) Es wäre nicht sinnvoll, gemeinsame Vorschriften für sämtliche Luftfahrzeuge festzulegen, insbesondere nicht für Luftfahrzeuge einfacher Bauart oder hauptsächlich lokal betriebene oder selbst gebaute oder besonders seltene oder nur in geringer Anzahl vorhandene Luftfahrzeuge. Solche Luftfahrzeuge sollten auch weiterhin der rechtlichen Kontrolle der Mitgliedstaaten unterliegen, wobei gemäß der vorliegenden Verordnung die übrigen Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sein sollten, solche nationalen Regelungen anzuerkennen. Es sollten jedoch angemessene Maßnahmen getroffen werden, um das allgemeine Sicherheitsniveau im Freizeitflugverkehr anzuheben. Besonders berücksichtigt werden sollten dabei Flugzeuge und Hubschrauber mit einer geringen höchstzulässigen Startmasse, deren Leistung ständig zunimmt, die überall in der Gemeinschaft verkehren dürfen und industriell hergestellt werden. Für diese kann daher besser eine Regulierung auf Gemeinschaftsebene vorgesehen werden, um das erforderliche einheitliche Sicherheits- und Umweltschutzniveau zu gewährleisten.
- (6) Der Anwendungsbereich der Gemeinschaftsmaßnahmen sollte klar abgegrenzt sein, damit Personen, Organisationen und Erzeugnisse, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen unterliegen, eindeutig bestimmbar sind. Der Anwendungsbereich sollte daher anhand einer Liste von Luftfahrzeugen, die von dieser Verordnung ausgenommen werden, eindeutig festgelegt werden.
- (7) Luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, gewerbliche Luftverkehrsbetreiber sowie Piloten und Personen, Erzeugnisse und Organisationen, die bei deren Ausbildung und flugmedizinischen Untersuchung eingesetzt werden bzw. mitwirken, sollten zugelassen oder lizenziert werden, sobald deren Übereinstimmung mit grundlegenden Anforderungen feststeht, die von der Gemeinschaft nach den Normen und empfohlenen Verfahren des Abkommens von Chicago festgelegt werden. Die Kommission sollte ermächtigt werden, die erforderlichen Durchführungsvorschriften in Bezug auf die Festlegung der Bedingungen für die Erteilung der Zeugnisse oder der Bedingungen, unter denen das Zeugnis durch eine Erklärung über die Befähigung ersetzt werden kann, zu erarbeiten, wobei die mit den verschiedenen Betriebsarten verbundenen Risiken, wie beispielsweise bestimmte Arten von Luftarbeitseinsätzen und lokale Flüge mit kleinen Luftfahrzeugen, zu berücksichtigen sind.
- (8) Für den nichtgewerblichen Bereich sollten die Betriebs- und Lizenzierungsvorschriften auf die Komplexität des Luftfahrzeugs zugeschnitten sein, und es sollte eine entsprechende Begriffsbestimmung festgelegt werden.
- (9) Die mit der Pilotenlizenz für den Freizeitflugverkehr verbundenen Sonderrechte sollten entsprechend der Ausbildung, die für den Erwerb der betreffenden Berechtigungen vermittelt wurde, gemäß den Durchführungsvorschriften beschränkt werden.
- (10) Damit die Ziele der Gemeinschaft hinsichtlich des freien Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehrs sowie die Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik erreicht werden, sollten die Mitgliedstaaten ohne weitere Anforderungen oder Bewertungen Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie Organisationen oder Personen anerkennen, die gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen zugelassen wurden.
- (11) Es sollte eine ausreichend flexible Reaktion auf besondere Umstände wie dringende Sicherheitsmaßnahmen oder unvorhergesehene oder begrenzte betriebliche Notwendigkeiten möglich sein.

▼B

Es sollte auch die Möglichkeit bestehen, ein gleichwertiges Sicherheitsniveau mit anderen Mitteln zu erreichen. Die Mitgliedstaaten sollten berechtigt sein, Ausnahmen in Bezug auf die Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zuzulassen, sofern diese ihrem Umfang nach streng begrenzt sind und einer angemessenen Kontrolle durch die Gemeinschaft unterliegen.

- (12) In allen Bereichen, die unter diese Verordnung fallen, sind bessere Verfahren erforderlich, so dass bestimmte Aufgaben, die derzeit auf Gemeinschaftsebene oder auf nationaler Ebene durchgeführt werden, von einer einzigen speziellen Fachinstanz wahrgenommen werden sollten. Es besteht daher die Notwendigkeit, innerhalb der bestehenden institutionellen Struktur der Gemeinschaft und im Rahmen der bestehenden Aufteilung der Befugnisse eine Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden als „Agentur“ bezeichnet) zu schaffen, die in technischen Fragen unabhängig und rechtlich, verwaltungstechnisch und finanziell autonom ist. Notwendigerweise sollte es sich hierbei um eine Einrichtung der Gemeinschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit handeln, die die Durchführungsbefugnisse ausübt, die ihr durch diese Verordnung verliehen werden.
- (13) Im Rahmen des institutionellen Systems der Gemeinschaft ist die Durchführung des Gemeinschaftsrechts in erster Linie Sache der Mitgliedstaaten. Die von dieser Verordnung und ihren Durchführungsvorschriften verlangten Zulassungsaufgaben sind deshalb auf einzelstaatlicher Ebene auszuführen. In bestimmten, klar umrissenen Fällen jedoch sollte die Agentur ebenfalls befugt sein, Zulassungsaufgaben gemäß dieser Verordnung durchzuführen. Aus dem gleichen Grund sollte es der Agentur gestattet sein, die notwendigen Maßnahmen in Bezug auf den Flugbetrieb, die Befähigung der Besatzung oder die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern zu treffen, wenn dies die beste Möglichkeit ist, um für Einheitlichkeit zu sorgen und das Funktionieren des Binnenmarkts zu erleichtern.
- (14) Durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ⁽¹⁾ wird die Agentur verpflichtet, alle Informationen, die für die Aktualisierung der Liste von Luftfahrtunternehmen, gegen die aus Sicherheitsgründen eine Betriebsuntersagung in der Gemeinschaft erlassen wurde, von Bedeutung sein können, zu übermitteln. Verweigert die Agentur einem Luftfahrtunternehmen die Ausstellung einer Genehmigung gemäß dieser Verordnung, sollte sie alle relevanten Informationen zur Begründung dieser Verweigerung der Kommission übermitteln, damit der Name dieses Luftfahrtunternehmens erforderlichenfalls in diese Liste aufgenommen wird.
- (15) Damit ein gemeinschaftliches Sicherheitssystem für die Zivilluftfahrt in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen wirksam funktioniert, ist eine stärkere Zusammenarbeit zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten und der Agentur erforderlich, damit Sicherheitsmängel festgestellt und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen ergriffen werden.
- (16) Die Förderung einer Sicherheitskultur und das ordnungsgemäße Funktionieren eines Regelungssystems in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen machen es notwendig, dass Zwischenfälle und Vorfälle spontan von Zeugen gemeldet werden. Derartige Meldungen würden erleichtert, wenn damit keine Sanktionen verbunden wären; die Mitgliedstaaten sollten daher geeignete

⁽¹⁾ 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).

▼B

Maßnahmen zum Schutz dieser Informationen und der meldenden Personen ergreifen.

- (17) Auf die Ergebnisse der Untersuchungen der Unfälle im Luftverkehr sollte, insbesondere wenn sie Konstruktionsfehler und/oder operative Fragen betreffen, unverzüglich mit entsprechenden Maßnahmen reagiert werden, um das Vertrauen der Verbraucher in den Luftverkehr zu gewährleisten.
- (18) Um dazu beizutragen, die Sicherheitsziele dieser Verordnung zu erreichen, sollte der Gemeinschaft das Recht gegeben werden, Geldstrafen gegen Inhaber von Zulassungen und von der Agentur ausgestellten Genehmigungen zu verhängen. Gemäß der gemeinschaftlichen Rechtsordnung sollten solche Geldstrafen von der Kommission auf Empfehlung der Agentur verhängt werden. Es sollte hervorgehoben werden, dass die Kommission durch die Einführung von Geldstrafen in der Lage sein wird, auf die Verletzung der Vorschriften im Gegensatz zum Entzug von Bescheinigungen nuancierter, flexibler und abgestufter zu reagieren.
- (19) Da alle Entscheidungen, die die Kommission nach Maßgabe dieser Verordnung erlässt, unter den im Vertrag festgelegten Voraussetzungen der Überwachung durch den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften unterliegen, sollte der Gerichtshof gemäß Artikel 229 des Vertrags die Befugnis zu unbeschränkter Ermessensnachprüfung bei Entscheidungen der Kommission über die Auflegung von Geldbußen oder Zwangsgeldern erhalten.
- (20) Um den wachsenden Besorgnissen über die Gesundheit und das Wohlergehen der Fluggäste während der Flüge Rechnung zu tragen, ist es notwendig, die Flugzeuge so zu gestalten, dass Sicherheit und Gesundheit der Fluggäste besser geschützt sind.
- (21) Die Ziele dieser Verordnung können wirksam durch Zusammenarbeit mit Drittländern erreicht werden. Dabei sollten die Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen durch Übereinkünfte zwischen der Gemeinschaft und diesen Ländern angepasst werden können. Bestehen keine solchen Übereinkünfte, so sollte es den Mitgliedstaaten dennoch gestattet sein, unter angemessener Kontrolle der Gemeinschaft die Zulassungen für ausländische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Organisationen und Personen, die von einem Drittland erteilt wurden, anzuerkennen.
- (22) Damit die Agentur die Gemeinschaft ordnungsgemäß unterstützen kann, sollte es ihr möglich sein, ihren Sachverstand in allen Bereichen der zivilen Flugsicherheit und des Umweltschutzes, die von dieser Verordnung erfasst werden, weiterzuentwickeln. Sie sollte die Kommission bei der Erarbeitung der erforderlichen Rechtsvorschriften sowie die Mitgliedstaaten und die Industrie bei deren Umsetzung unterstützen. Sie sollte in der Lage sein, Zulassungsspezifikationen und Leitlinien herauszugeben, technische Feststellungen zu treffen und gegebenenfalls Zulassungen bzw. Zeugnisse auszustellen, und sie sollte die Kommission bei der Überwachung der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen unterstützen sowie die erforderlichen Kompetenzen erhalten, um ihre Aufgaben zu erfüllen.
- (23) Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten in einem Verwaltungsrat vertreten sein, um die Tätigkeiten der Agentur wirksam kontrollieren zu können. Der Verwaltungsrat sollte mit den erforderlichen Befugnissen für die Aufstellung des Haushaltsplans, die Prüfung seiner Durchführung, die Verabschiedung angemessener Finanzvorschriften, die Festlegung transparenter Arbeitsverfahren für Entscheidungsprozesse der Agentur und für die Ernennung des Exekutivdirektors ausgestattet sein. Die Agentur

▼B

sollte auch Forschungsarbeiten durchführen und für eine angemessene Koordinierung mit der Kommission und den Mitgliedstaaten sorgen können. Es ist wünschenswert, dass die Agentur die Kommission und die Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der internationalen Beziehungen, einschließlich der Harmonisierung von Vorschriften, der Anerkennung von Genehmigungen und der technischen Zusammenarbeit, unterstützt und dass sie berechtigt ist, entsprechende Beziehungen zu Luftfahrtbehörden von Drittländern und internationalen Organisationen herzustellen, die für die von dieser Verordnung erfassten Angelegenheiten zuständig sind.

- (24) Im Interesse der Transparenz sollten Beobachter aus interessierten Kreisen im Verwaltungsrat der Agentur vertreten sein.
- (25) Es liegt im öffentlichen Interesse, dass die Agentur ihre sicherheitsbezogenen Maßnahmen ausschließlich auf unabhängigen Sachverstand stützt und dabei diese Verordnung sowie ihre Durchführungsbestimmungen strikt anwendet. Um dies zu erreichen, sollten alle sicherheitsbezogenen 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. Wenn die Agentur jedoch Entwürfe von Vorschriften allgemeiner Art erarbeitet, die von nationalen Behörden umzusetzen sind, sollten die Mitgliedstaaten an der Entscheidungsfindung beteiligt werden.
- (26) Es muss gewährleistet werden, dass den von Entscheidungen der Agentur Betroffenen die erforderlichen Rechtsbehelfe zur Verfügung stehen und dass diese den Besonderheiten der Luftfahrt angemessen sind. Es sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren eingerichtet werden, damit Entscheidungen des Exekutivdirektors vor einer besonderen Beschwerdekammer angefochten werden können, gegen deren Entscheidungen Klage vor dem Gerichtshof möglich ist.
- (27) Um die völlige Selbstständigkeit und Unabhängigkeit der Agentur zu gewährleisten, sollte der Agentur ein eigenständiger Haushalt zuerkannt werden, dessen Einnahmen im Wesentlichen aus einem Beitrag der Gemeinschaft und aus Gebühren seitens der Nutzer des Systems bestehen. Bei der Agentur eingehende Finanzbeiträge von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Einrichtungen, sollten die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen. Das Haushaltsverfahren der Gemeinschaft sollte Anwendung finden, soweit der Beitrag der Gemeinschaft und etwaige andere Zuschüsse aus dem Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union betroffen sind. Die Rechnungsprüfung sollte durch den Rechnungshof erfolgen.
- (28) Vor Errichtung von Außenstellen der Agentur sollte durch eine generelle Regelung geklärt werden, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen und welchen Beitrag der betroffene Mitgliedstaat zu leisten hat.
- (29) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung und einheitliche Anwendung gemeinsamer Vorschriften für die zivile Flugsicherheit und den Umweltschutz, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher in Anbetracht der europaweiten Geltung dieser Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die

▼B

Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags 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.

- (30) Es wurde anerkannt, dass die Einbeziehung europäischer Drittländer angestrebt werden sollte, um einen angemessenen gesamt-europäischen Bezugsrahmen sicherzustellen und so die Verbesserung der zivilen Flugsicherheit in ganz Europa zu erleichtern. Europäische Länder, die mit der Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, wonach sie den gemeinschaftlichen Besitzstand in dem von dieser Verordnung erfassten Bereich übernehmen und anwenden, sollten an den Arbeiten der Gemeinschaft gemäß den im Rahmen dieser Übereinkünfte zu vereinbarenden Bedingungen beteiligt werden.
- (31) Es wird allgemein angestrebt, die Übertragung von Funktionen und Aufgaben von den Mitgliedstaaten auf die Agentur — einschließlich des Übergangs der Funktionen und Aufgaben aufgrund ihrer Zusammenarbeit im Rahmen der gemeinsamen Luftfahrtbehörden — effizient, ohne jegliche Beeinträchtigung des derzeitigen hohen Sicherheitsniveaus und ohne negative Auswirkungen auf die Zulassungszeitpläne zu vollziehen. Es sollten angemessene Maßnahmen getroffen werden, um den erforderlichen Übergang zu ermöglichen.
- (32) Mit dieser Verordnung werden gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt aufgestellt und eine Europäische Agentur für Flugsicherheit errichtet. Die 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⁽¹⁾ sollte daher aufgehoben werden.
- (33) Mit dieser Verordnung wird ein angemessener und umfassender Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Bestimmungen und Verwaltungsverfahren im Bereich der Zivilluftfahrt geschaffen. Der Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt⁽²⁾ sowie die Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt⁽³⁾ sollten daher unbeschadet der gemäß diesen Akten bereits erteilten Zulassungen, Zeugnisse oder Lizenzen für Erzeugnisse, Personen und Organisationen zu gegebener Zeit vollständig aufgehoben werden.
- (34) Diese Verordnung schafft einen angemessenen und umfassenden Regelungsrahmen für die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen. Die Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen⁽⁴⁾, sollte daher zu gegebener Zeit aufgehoben werden, unbeschadet der Durchführungsvorschriften zur Erhebung von Informationen, zu den Vorfeldinspektionen und zum Informationsaustausch.
- (35) Diese Verordnung wird auf der Grundlage eines künftigen Vorschlags im Einklang mit dem Vertrag für jeden anderen Bereich gelten, der mit der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Zusammenhang steht.

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 334/2007 der Kommission (ABl. L 88 vom 29.3.2007, S. 39).

⁽²⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 8/2008 der Kommission (ABl. L 10 vom 12.1.2008, S. 1).

⁽³⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

▼ B

- (36) Es müssen angemessene Maßnahmen getroffen werden, sowohl um den erforderlichen Schutz vertraulicher Sicherheitsdaten zu gewährleisten als auch um die Öffentlichkeit angemessen über den Stand der zivilen Flugsicherheit und des entsprechenden Umweltschutzes zu unterrichten, wobei die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission ⁽¹⁾ und die einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften berücksichtigt werden sollten. Gegen die Entscheidungen der Agentur gemäß Artikel 8 der genannten Verordnung sollte Beschwerde beim Europäischen Bürgerbeauftragten oder Klage beim Gerichtshof nach Maßgabe der Artikel 195 bzw. 230 des Vertrags erhoben werden können.
- (37) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽²⁾ erlassen werden.
- (38) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, Durchführungsvorschriften für die Lufttüchtigkeit, die Lizenz für die Flugbesatzung und die zugehörigen Genehmigungen, den Flugbetrieb, von Drittlandsbetreibern eingesetzte Luftfahrzeuge, Aufsicht und Durchsetzung und zur Annahme einer Regelung über die Gebühren und Entgelte der Agentur zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (39) Aus Gründen der Effizienz sollten die für das Regelungsverfahren mit Kontrolle anwendbaren Fristen für die Anpassung der grundlegenden Anforderungen für den Umweltschutz und der Durchführungsmaßnahme für den Umweltschutz verkürzt werden.
- (40) Wegen der Dringlichkeit ist es erforderlich, das Dringlichkeitsverfahren des Artikels 5a Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG anzuwenden, um der Kommission zu erlauben, über Maßnahmen zu befinden, die von den Mitgliedstaaten als Sofortmaßnahme getroffen wurden, um auf ein Sicherheitsproblem zu reagieren sowie über von den Mitgliedstaaten vorgelegte abweichende Genehmigungen zu befinden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GRUNDSÄTZE

▼ M2

Artikel 1

Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für:
- a) die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sowie

⁽¹⁾ ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

▼ M2

für Personen und Organisationen, die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung dieser Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen befasst sind;

- b) Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind;
- c) die Gestaltung, die Instandhaltung und den Betrieb von Flugplätzen sowie für damit befasste Personen und Organisationen und, unbeschadet des Gemeinschaftsrechts und der einzelstaatlichen Gesetzgebung über Umwelt und Flächennutzungsplanung, die Sicherung der Umgebung von Flugplätzen;
- d) die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von Flugplatzausrüstungen sowie für damit befasste Personen und Organisationen;
- e) die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von Systemen und Komponenten für Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (Air Traffic Management/Air Navigation Services, „ATM/ANS“) sowie für damit befasste Personen und Organisationen;
- f) ATM/ANS sowie für damit befasste Personen und Organisationen.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für:

- a) in Absatz 1 Buchstaben a und b genannte Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, Personen und Organisationen beim Einsatz durch Militär, Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Feuerwehr und Küstenwache oder im Rahmen der Tätigkeiten ähnlicher Stellen. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass bei diesen Tätigkeiten oder dienstlichen Verwendungen so weit durchführbar den Zielen dieser Verordnung gebührend Rechnung getragen wird;
- b) Flugplätze oder Teile davon sowie Ausrüstungen, Personen und Organisationen nach Absatz 1 Buchstaben c und d, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden;
- c) ATM/ANS, einschließlich Systemen und Komponenten, Personen und Organisationen nach Absatz 1 Buchstaben e und f, die vom Militär gestellt oder bereitgestellt werden. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, gegebenenfalls für die Trennung der unter Buchstabe a dieses Absatzes fallenden Luftfahrzeuge von anderen Luftfahrzeugen Sorge zu tragen.

(3) Die Mitgliedstaaten tragen, soweit dies möglich ist, dafür Sorge, dass öffentlich zugängliche Militäreinrichtungen im Sinne von Absatz 2 Buchstabe b oder von Militärpersonal erbrachte Dienste im Sinne von Absatz 2 Buchstabe c ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das mindestens dem Sicherheitsniveau entspricht, das nach den in den Anhängen Va und Vb festgelegten grundlegenden Anforderungen verlangt wird.

▼ B*Artikel 2***Ziele**

- (1) Hauptziel dieser Verordnung ist die Schaffung und die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit in Europa.
- (2) In den von dieser Verordnung erfassten Bereichen bestehen folgende weitere Ziele:
 - a) die Sicherstellung eines einheitlichen und hohen Niveaus des Umweltschutzes;

▼ B

- b) die Erleichterung des freien Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehrs;
 - c) die Steigerung der Kostenwirksamkeit bei den Regulierungs- und Zulassungsverfahren und die Vermeidung von Doppelarbeit auf nationaler und europäischer Ebene;
 - d) die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen, die sich aus dem Abkommen von Chicago ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen und gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden;
 - e) die weltweite Verbreitung der Standpunkte der Gemeinschaft zu zivilen Flugsicherheitsstandards und -vorschriften durch Aufnahme einer geeigneten Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen;
 - f) die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen für alle Beteiligten im Luftverkehrsbinnenmarkt.
- (3) Die Mittel zur Erreichung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ziele sind
- a) die Erarbeitung, Annahme und einheitliche Anwendung aller notwendigen Rechtsvorschriften;
 - b) die ohne weitere Anforderungen erfolgende Anerkennung von Zeugnissen, Lizenzen, Genehmigungsscheinen oder anderen Urkunden, die Erzeugnissen, Personen und Stellen gemäß dieser Verordnung und den zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften erteilt wurden;
 - c) die Errichtung einer unabhängigen Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden als „Agentur“ bezeichnet);
 - d) die einheitliche Umsetzung aller notwendigen Rechtsvorschriften durch die einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden und die Agentur im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenbereiche.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „fortlaufende Aufsicht“ die Aufgaben, die durchzuführen sind, um zu überprüfen, ob die Bedingungen, unter denen ein Zeugnis erteilt wurde, während der Geltungsdauer des Zeugnisses jederzeit weiterhin erfüllt sind, sowie die Ergreifung von Schutzmaßnahmen;
- b) „Abkommen von Chicago“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und seine Anhänge;
- c) „Erzeugnis“ ein Luftfahrzeug, einen Motor oder einen Propeller;

▼ M2

- d) „Teile und Ausrüstungen“ ein Instrument, eine Vorrichtung, einen Mechanismus, ein Teil, ein Gerät, eine Armatur, eine Software oder ein Zubehörteil, einschließlich Kommunikationseinrichtungen, der/die/das für den Betrieb oder die Kontrolle eines Luftfahrzeugs im Flugbetrieb verwendet wird oder verwendet werden soll; dazu gehören auch Teile einer Flugzeugzelle, eines Motors oder eines Propellers, Vorrichtungen zur Steuerung des Luftfahrzeugs vom Boden aus;
- da) „ATM/ANS-Komponenten“ Komponenten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 19 der Verordnung (EG) Nr.

▼ M2

549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)⁽¹⁾;

▼ B

- e) „Zulassung“ jede Form der Anerkennung, dass ein Erzeugnis, ein Teil oder eine Ausrüstung, eine Organisation oder eine Person die geltenden Vorschriften, einschließlich der Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen, erfüllt, sowie die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses, mit dem diese Übereinstimmung bescheinigt wird;
- f) „qualifizierte Stelle“ eine Stelle, der unter der Kontrolle und Verantwortung der Agentur oder einer nationalen Luftfahrtbehörde von der Agentur bzw. Luftfahrtbehörde eine spezielle Zulassungsaufgabe übertragen werden darf;
- g) „Zeugnis“ einen Genehmigungsschein, einen Erlaubnisschein oder eine andere Urkunde, die als Ergebnis der Zulassung ausgestellt wird;

▼ M2

- h) „Betreiber“ eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge oder einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt;

▼ B

- i) „gewerbliche Tätigkeit“ den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt;
- j) „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“
 - i) ein Flächenflugzeug
 - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder
 - zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder
 - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
 - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder
 - ii) einen zugelassenen Hubschrauber
 - für eine höchste Startmasse über 3 175 kg oder
 - für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
 - für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
 - iii) ein Kipprotor-Luftfahrzeug;
- k) „Flugsimulationsübungsgerät“ jede Art von Gerät, mit dem Flugbedingungen am Boden simuliert werden; dazu gehören Flugsimulatoren, Flugübungsgeräte, Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgeräte sowie Basisinstrumentenübungsgeräte;

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

▼ B

- l) „Berechtigung“ einen Vermerk in einer Lizenz, mit dem Rechte, besondere Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dieser Lizenz festgelegt werden;

▼ M2

- m) „Flugplatz“ eine definierte Fläche (einschließlich Gebäude, Einrichtungen und Ausrüstung), die sich auf dem Land oder Wasser oder einer festen Struktur, einer festen Struktur auf hoher See oder einer treibenden Struktur befindet und die entweder ganz oder teilweise für den Anflug, den Abflug und das Rollen von Luftfahrzeugen genutzt werden soll;
- n) „Flugplatzausrüstung“ 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;
- o) „Vorfeld“ eine definierte Fläche, die Luftfahrzeugen zum Ein- oder Aussteigen der Fluggäste, zur Post- oder Frachtbe- und -entladung, zum Betanken, zum Parken oder zur Instandhaltung dienen soll;
- p) „Vorfeldmanagementdienst“ ein zur Leitung der Tätigkeiten und Bewegungen von Luftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen auf dem Vorfeld erbrachter Dienst;
- q) „ATM/ANS“ die Funktionen des Flugverkehrsmanagements gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, Flugsicherungsdienste gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 4 der genannten Verordnung sowie Dienste, die in der Erzeugung, Verarbeitung und Formatierung von Daten sowie deren Übermittlung an den allgemeinen Luftverkehr zum Zwecke der unter Sicherheitsaspekten kritischen Punkten der Flugsicherung bestehen;
- r) „ATM/ANS-System“ eine Kombination von sicherheitsbezogenen Ausrüstungen und Systemen gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 39 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004;
- s) „Fluginformationsdienst“ die Bereitstellung nützlicher Hinweise und Informationen für sicheren und effizienten Flugbetrieb.

▼ B

KAPITEL II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN*Artikel 4***Grundsatzregelungen und Anwendbarkeit**

- (1) Luftfahrzeuge, einschließlich eingebauter Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die
- a) von einer Organisation konstruiert oder hergestellt werden, über die die Agentur oder ein Mitgliedstaat die Sicherheitsaufsicht ausübt, oder
- b) in einem Mitgliedstaat registriert sind, es sei denn, die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür wurde an ein Drittland delegiert und sie werden nicht von einem Gemeinschaftsbetreiber eingesetzt, oder
- c) in einem Drittland registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder von einem Betreiber, der in der Gemeinschaft niedergelassen oder ansässig ist, auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden, oder

▼ B

d) in einem Drittland registriert sind oder in einem Mitgliedstaat registriert sind, der die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür an ein Drittland delegiert hat, und von einem Drittlandsbetreiber auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden,

müssen dieser Verordnung entsprechen.

(2) Personen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Absatz 1 Buchstabe b, c oder d befasst sind, müssen dieser Verordnung nachkommen.

(3) Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Absatz 1 Buchstabe b, c oder d muss dieser Verordnung entsprechen.

▼ M2

(3a) Flugplätze, einschließlich ihrer Ausrüstung, die in einem Hoheitsgebiet gelegen sind, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, zur öffentlichen Nutzung bestimmt sind und für den gewerblichen Flugbetrieb genutzt werden, und auf denen Flugbetrieb unter Verwendung von Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren stattfindet, und

a) die über eine befestigte Start- und Landebahn von 800 m oder mehr verfügen oder

b) ausschließlich dem Hubschrauberverkehr dienen,

müssen dieser Verordnung entsprechen. Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb solcher Flugplätze befasst sind, müssen dieser Verordnung entsprechen.

(3b) Abweichend von Absatz 3a können die Mitgliedstaaten beschließen, einen Flugplatz von den Vorschriften dieser Verordnung freizustellen, der:

— nicht mehr als 10 000 Fluggäste jährlich abfertigt und

— nicht mehr als 850 Bewegungen jährlich im Zusammenhang mit Frachtbetrieb abfertigt.

Wenn eine solche Freistellung durch einen Mitgliedstaat den allgemeinen Sicherheitszielen dieser Verordnung oder anderer Gemeinschaftsvorschriften nicht entspricht, trifft die Kommission nach dem in Artikel 65 Absatz 7 genannten Verfahren bei Schutzmaßnahmen die Entscheidung, die betreffende Freistellung nicht zu gestatten. In diesem Fall widerruft der betreffende Mitgliedstaat die Freistellung.

(3c) ATM/ANS, die im Luftraum über dem Geltungsgebiet des Vertrags und im Luftraum, in dem die Mitgliedstaaten die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) ⁽¹⁾ gemäß Artikel 1 Absatz 3 der genannten Verordnung anwenden, bereitgestellt werden, müssen der vorliegenden Verordnung entsprechen. Systeme und Komponenten, Personen und Organisationen, die bei der Bereitstellung dieser ATM/ANS eingesetzt werden bzw. damit befasst sind, müssen dieser Verordnung entsprechen.

▼ B

(4) Absatz 1 gilt nicht für die in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeuge.

(5) Die Absätze 2 und 3 gelten nicht für die in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeuge mit Ausnahme von Luftfahrzeugen nach Anhang II Buchstabe a Ziffer ii sowie Buchstaben d und h, die im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden.

(6) Diese Verordnung lässt die Rechte von Drittländern aus internationalen Übereinkünften, insbesondere aus dem Abkommen von Chicago, unberührt.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

▼B*Artikel 5***Lufttüchtigkeit**

- (1) Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstaben a, b und c müssen die in Anhang I festgelegten grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit erfüllen.
- (2) Für Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe b und daran angebrachte Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen ist der Nachweis für die Erfüllung dieser Anforderungen wie folgt zu erbringen:
- a) Für Erzeugnisse muss eine Musterzulassung vorliegen. Die Musterzulassung und die Änderungsgenehmigungen, einschließlich der zusätzlichen Musterzulassungen, werden erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Erzeugnis der Musterzulassungsgrundlage nach Artikel 20 entspricht, die festgelegt wurde, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Absatz 1 sicherzustellen, und wenn das Erzeugnis keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Die Musterzulassung gilt für das Erzeugnis einschließlich aller eingebauten Teile und Ausrüstungen.

▼M2

- b) Mit den Maßnahmen nach Absatz 5 kann ein Zulassungserfordernis für bestimmte Teile und Ausrüstungen festgelegt werden. Die Zeugnisse für Teile und Ausrüstungen werden erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Teile und Ausrüstungen die Einzelspezifikationen für die Lufttüchtigkeit erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen.
- c) Ohne Lufttüchtigkeitszeugnis darf kein Luftfahrzeug betrieben werden. Das Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Luftfahrzeug der in seiner Musterzulassung genehmigten Musterbauart entspricht und dass die einschlägigen Unterlagen, Inspektionen und Prüfungen belegen, dass das Luftfahrzeug die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb erfüllt. Das Lufttüchtigkeitszeugnis gilt, solange es nicht ausgesetzt, entzogen oder widerrufen wird und solange das Luftfahrzeug entsprechend den grundlegenden Anforderungen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang I Abschnitt 1.d und entsprechend den nach Absatz 5 getroffenen Maßnahmen instand gehalten wird.

▼B

- d) Für die Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen zuständige Organisationen müssen nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Sofern nichts anderes gestattet wurde, werden diese Befähigung und diese Mittel durch das Ausstellen einer Organisationszulassung anerkannt. Die der zugelassenen Organisation gewährten Sonderrechte und der Geltungsbereich der Zulassung werden in den Zulassungsbedingungen aufgeführt.
- e) Für den Entwurf und die Herstellung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen zuständige Organisationen müssen nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Sofern nichts anderes gestattet wurde, werden diese Befähigung und diese Mittel durch das Ausstellen einer Organisationszulassung anerkannt. Die der zugelassenen Organisation gewährten Sonderrechte und der Geltungsbereich der Zulassung werden in den Zulassungsbedingungen aufgeführt.

▼B

Zusätzlich gilt Folgendes:

- f) Von dem für die Freigabe eines Erzeugnisses, eines Teils oder einer Ausrüstung nach Instandsetzung verantwortlichen Personal kann verlangt werden, dass es im Besitz eines geeigneten Zeugnisses (Personalzeugnis) ist.
 - g) Die Befähigung von Organisationen für Instandhaltungsausbildung, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung der in Buchstabe f genannten Zeugnisse wahrzunehmen, kann durch Ausstellung einer Zulassung anerkannt werden.
- (3) Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und daran angebrachte Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen müssen Absatz 2 Buchstaben a, b und e des vorliegenden Artikels entsprechen.
- (4) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 gilt Folgendes:
- a) Eine Fluggenehmigung kann erteilt werden, wenn nachgewiesen wird, dass mit dem Luftfahrzeug Flüge unter Normalbedingungen sicher durchgeführt werden können. Sie wird mit angemessenen Beschränkungen, insbesondere zum Schutz der Sicherheit von Dritten, erteilt.
 - b) Ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis kann für Luftfahrzeuge ausgestellt werden, für die keine Musterzulassung nach Absatz 2 Buchstabe a erteilt wurde. In diesem Fall muss nachgewiesen werden, dass das Luftfahrzeug besondere Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit erfüllt, wobei Abweichungen von den grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 dennoch eine angemessene Sicherheit im Verhältnis zu dem jeweiligen Zweck gewährleisten. In den in Absatz 5 genannten Maßnahmen wird festgelegt, für welche Luftfahrzeuge diese eingeschränkten Zeugnisse ausgestellt werden können und welche Einschränkungen für den Einsatz dieser Luftfahrzeuge gelten.
 - c) Wenn es die Anzahl von Luftfahrzeugen des gleichen Typs, für die ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt werden kann, rechtfertigt, kann eine eingeschränkte Musterzulassung erteilt werden; in diesem Fall wird eine angemessene Musterzulassungsgrundlage festgelegt.
- (5) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:
- a) Bedingungen für die Erstellung der für ein Erzeugnis geltenden Musterzulassungsgrundlage und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
 - b) Bedingungen für die Erstellung der für Teile und Ausrüstungen geltenden Einzelspezifikationen für die Lufttüchtigkeit und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
 - c) Bedingungen für die Erstellung der besonderen Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit, die für Luftfahrzeuge gelten, für die ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt werden kann, und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
 - d) Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen, um die Erhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen sicherzustellen;

▼B

- e) Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Musterzulassungen, eingeschränkten Musterzulassungen, Änderungsgenehmigungen für Musterzulassungen, individuellen Lufttüchtigkeitszeugnissen, eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnissen, Fluggenehmigungen und Zeugnissen für Erzeugnisse, Teile oder Ausrüstungen, einschließlich folgender Aspekte:
- i) Vorschriften für die Gültigkeitsdauer dieser Zulassungen bzw. Zeugnisse und ihre Verlängerung, sofern diese befristet sind;
 - ii) Einschränkungen für die Ausstellung von Fluggenehmigungen. Diese Einschränkungen sollten insbesondere Folgendes betreffen:
 - Zweck des Flugs;
 - Luftraum für den jeweiligen Flug;
 - Qualifikation der Flugbesatzung;
 - Beförderung von nicht zur Flugbesatzung gehörenden Personen;
 - iii) Luftfahrzeuge, für die eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse ausgestellt werden können, sowie entsprechende Einschränkungen;
 - iv) Mindestlehrplan für die Ausbildung des Personals, das berechtigt ist, die Instandhaltung zu bescheinigen, um die Einhaltung von Absatz 2 Buchstabe f sicherzustellen;
 - v) Mindestlehrplan für den Erwerb einer Pilotenberechtigung und die Zulassung der betreffenden Simulatoren, um die Einhaltung von Artikel 7 sicherzustellen;
 - vi) gegebenenfalls Basis-Mindestausrüstungsliste und zusätzliche Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit für die jeweilige Art des Betriebs, um die Einhaltung von Artikel 8 sicherzustellen;
- f) Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Zulassungen für Organisationen, die nach Absatz 2 Buchstaben d, e und g erforderlich sind, und Voraussetzungen, unter denen diese Zulassungen nicht verlangt zu werden brauchen;
- g) Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen für Personal, die nach Absatz 2 Buchstabe f erforderlich sind;
- h) Verantwortlichkeiten der Inhaber von Zulassungen bzw. Zeugnissen;
- i) die Art und Weise, in der die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen bei den in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugen, die nicht von den Absätzen 2 oder 4 erfasst werden, nachgewiesen wird;
 - j) die Art und Weise, in der die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen bei Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c nachgewiesen wird.
- (6) Bei dem Erlass der in Absatz 5 genannten Maßnahmen achtet die Kommission besonders darauf, dass diese
- a) dem Stand der Technik und den bestbewährten Verfahren auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit entsprechen;
 - b) den weltweiten Erfahrungen im Luftfahrtbetrieb sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung tragen;
 - c) eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und ernststen Zwischenfällen ermöglichen;

▼ B

- d) Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c keine Anforderungen auferlegen, die mit den Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen der Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) unvereinbar sind.

*Artikel 6***Grundlegende Anforderungen für den Umweltschutz****▼ M3**

- (1) Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen müssen den Umweltschutzanforderungen der Änderung 10 von Band I und Änderung 7 von Band II des Anhangs 16 des Abkommens von Chicago in der am 17. November 2011 geltenden Fassung, mit Ausnahme der Anlagen zu Anhang 16, entsprechen.

▼ B

- (2) Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Bedingungen des Absatzes 1, um diese mit nachfolgenden Änderungen des Abkommens von Chicago und seiner Anhänge, die nach Annahme dieser Verordnung in Kraft treten und in allen Mitgliedstaaten anzuwenden sind, in Einklang zu bringen, sofern durch diese Anpassungen der Geltungsbereich dieser Verordnung nicht erweitert wird, werden nach dem in Artikel 65 Absatz 5 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

- (3) Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Bedingungen des Absatzes 1 durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 5 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen, wobei erforderlichenfalls der Inhalt der in Absatz 1 genannten Anlagen herangezogen wird.

*Artikel 7***Piloten**

- (1) Piloten, die mit dem Führen von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c befasst sind, sowie Flugsimulationsübungsgeräte, Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und flugmedizinischen Untersuchung dieser Piloten eingesetzt werden bzw. mitwirken, müssen den in Anhang III aufgeführten einschlägigen „grundlegenden Anforderungen“ genügen.

- (2) Außer im Rahmen der Ausbildung darf eine Person die Funktion des Piloten nur dann ausüben, wenn sie im Besitz einer Lizenz und eines ärztlichen Zeugnisses ist, die der auszuführenden Tätigkeit entsprechen.

Einer Person wird nur dann eine Lizenz erteilt, wenn sie die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten, Sprachkenntnisse und Erfahrung gemäß Anhang III erlassen wurden, erfüllt.

Einer Person wird ein ärztliches Zeugnis nur dann ausgestellt, wenn sie die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an die flugmedizinische Tauglichkeit gemäß Anhang III erlassen wurden, erfüllt. Dieses ärztliche Zeugnis kann von flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren ausgestellt werden.

▼ B

Ungeachtet des Unterabsatzes 3 kann im Falle einer Pilotenlizenz für Freizeitflugverkehr ein Arzt für Allgemeinmedizin, dem der Gesundheitszustand des Antragstellers hinreichend genau bekannt ist, im Einklang mit den detaillierten Durchführungsbestimmungen, die nach dem in Artikel 65 Absatz 3 genannten Verfahren erlassen werden, als flugmedizinischer Sachverständiger fungieren, wenn dies nach nationalem Recht zulässig ist; die Durchführungsbestimmungen stellen sicher, dass das Sicherheitsniveau aufrechterhalten wird.

Die dem Piloten gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses sind in der Lizenz und dem Zeugnis zu vermerken.

Die Anforderungen der Unterabsätze 2 und 3 können durch Anerkennung von Lizenzen und ärztlichen Zeugnissen erfüllt werden, die von einem Drittland oder in dessen Namen erteilt wurden, sofern es sich um Piloten handelt, die mit dem Führen von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c befasst sind.

(3) Die Befähigung der Ausbildungseinrichtungen für Piloten und der flugmedizinischen Zentren, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung von Lizenzen und ärztlichen Zeugnissen wahrzunehmen, wird durch Ausstellung einer Zulassung anerkannt.

Ausbildungseinrichtungen für Piloten oder flugmedizinischen Zentren wird eine Zulassung erteilt, wenn die betreffende Organisation die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III erlassen wurden, erfüllt.

Die durch die Zulassung gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

▼ M2

(4) Für jedes zur Pilotenausbildung verwendete Flugsimulationsübungsgerät muss ein Zeugnis vorliegen. Das Zeugnis wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Gerät die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III erlassen wurden, erfüllt.

▼ B

(5) Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulatorausbildung oder die Bewertung der Befähigung eines Piloten verantwortlich sind, sowie flugmedizinische Sachverständige müssen im Besitz eines entsprechenden Zeugnisses sein. Dieses Zeugnis wird erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass die betreffende Person die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III erlassen wurden, erfüllt.

Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

(6) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die verschiedenen Berechtigungen für Pilotenlizenzen und die für die unterschiedlichen Arten von Tätigkeiten geeigneten ärztlichen Zeugnisse;
- b) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Lizenzen, Berechtigungen für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen und Zeugnisse im Sinne der Absätze 2, 3, 4 und 5 und die Voraussetzungen, unter denen diese Zulassungen und Zeugnisse nicht verlangt zu werden brauchen;
- c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der Lizenzen, Berechtigungen für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen und Zeugnisse im Sinne der Absätze 2, 3, 4 und 5;
- d) die Bedingungen für die Umwandlung bestehender nationaler Pilotenlizenzen und nationaler Flugingenieurlicenzen in Pilotenlizenzen sowie die Bedingungen für die Umwandlung nationaler ärztlicher Zeugnisse in allgemein anerkannte ärztliche Zeugnisse;

▼ B

- e) unbeschadet der Bestimmungen bilateraler Abkommen, die in Einklang mit Artikel 12 geschlossen wurden, die Bedingungen für die Anerkennung von Lizenzen aus Drittländern;
- f) die Voraussetzungen, unter denen Piloten von Luftfahrzeugen nach Anhang II Buchstabe a Ziffer ii sowie Buchstaben d und f, die im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, den in Anhang III aufgeführten einschlägigen grundlegenden Anforderungen genügen.
- (7) Beim Erlass der in Absatz 6 genannten Maßnahmen achtet die Kommission besonders darauf, dass diese dem Stand der Technik einschließlich der bewährten Verfahren und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Pilotenausbildung entsprechen.

Diese Maßnahmen umfassen auch Bestimmungen für die Ausstellung aller Arten von Pilotenlizenzen und Berechtigungen, die nach dem Abkommen von Chicago erforderlich sind, und für die Ausstellung einer Pilotenlizenz für Freizeitflugverkehr, die nichtgewerblichen Flugverkehr unter Nutzung eines Luftfahrzeugs mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2 000 kg abdeckt, das die in Artikel 3 Buchstabe j genannten Kriterien nicht erfüllt.

*Artikel 8***Flugbetrieb****▼ M2**

- (1) Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV und, falls anwendbar, Anhang Vb genügen.

▼ B

- (2) Sofern in den Durchführungsbestimmungen nichts anderes festgelegt ist, müssen Betreiber, die eine gewerbliche Tätigkeit ausüben, nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Diese Befähigung und diese Mittel werden durch das Ausstellen eines Zeugnisses anerkannt. Die dem Betreiber gewährten Sonderrechte sowie der Umfang des Betriebs sind darin zu vermerken.
- (3) Sofern in den Durchführungsbestimmungen nichts anderes festgelegt ist, müssen Betreiber, die mit dem nichtgewerblichen Betrieb von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen befasst sind, ihre Befähigung und ihre Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten, die mit dem Betrieb der Luftfahrzeuge verbunden sind, in einer Erklärung angeben.
- (4) Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c befasst sind, müssen den in Anhang IV festgelegten grundlegenden Anforderungen genügen. Im Rahmen des gewerblichen Flugbetriebs eingesetzte Flugbegleiter müssen im Besitz einer Bescheinigung sein, wie sie ursprünglich in OPS 1.1005 Buchstabe d in Anhang III Abschnitt O der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt⁽¹⁾ beschrieben ist; nach Ermessen des Mitgliedstaats kann diese Bescheinigung von zugelassenen Betreibern oder Ausbildungseinrichtungen ausgestellt werden.
- (5) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

⁽¹⁾ ABl. L 377 vom 27.12.2006, S. 1.

▼ M2

- a) die Bedingungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs gemäß den in Anhang IV und, falls anwendbar, Anhang Vb aufgeführten grundlegenden Anforderungen;

▼ B

- b) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der in Absatz 2 genannten Zeugnisse sowie die Bedingungen, unter denen ein Zeugnis durch eine Erklärung über die Befähigung und die Mittel des Betreibers zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten, die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verbunden sind, ersetzt wird;
- c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Zeugnissen;
- d) die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der in Absatz 3 genannten Betreiber und für deren Beaufsichtigung sowie die Bedingungen, unter denen eine Erklärung durch einen Nachweis der durch das Ausstellen eines Zeugnisses anerkannten Befähigung und Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten, die mit den Sonderrechten des Betreibers verbunden sind, ersetzt wird;
- e) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der in Absatz 4 genannten Flugbegleiterbescheinigungen;
- f) die Bedingungen für die Anordnung eines Betriebsverbots, einer Betriebseinschränkung oder bestimmter Betriebsauflagen aus Sicherheitsgründen;

▼ M2

- g) die Voraussetzungen, unter denen Luftfahrzeuge nach Anhang II Buchstabe a Ziffer ii sowie Buchstaben d und h, die im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV und, falls anwendbar, Anhang Vb genügen.

▼ B

- (6) Für die in Absatz 5 genannten Maßnahmen gilt Folgendes:
 - Sie entsprechen dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet des Flugbetriebs;
 - sie legen die verschiedenen Betriebsarten fest und berücksichtigen entsprechende Anforderungen und Nachweise der Einhaltung, die der Komplexität des Betriebs und dem damit verbundenen Risiko angemessen sind;
 - sie tragen den weltweiten Erfahrungen im Luftfahrtbetrieb sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung;
 - sie werden in Bezug auf die gewerbliche Beförderung mit Flächenflugzeugen und unbeschadet des dritten Gedankenstrichs zunächst auf der Grundlage der gemeinsamen technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren, die in Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 festgelegt sind, ausgearbeitet;
 - sie beruhen auf einer Risikobewertung und sind der Größe sowie dem Umfang des Flugbetriebs angemessen;
 - sie ermöglichen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und ernsten Zwischenfällen;

▼ B

- sie erlegen Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c keine Anforderungen auf, die mit den ICAO-Verpflichtungen der Mitgliedstaaten unvereinbar sind;

▼ M2

- sie tragen den Sicherheitsaspekten von ATM/ANS Rechnung.

*Artikel 8a***Flugplätze**

(1) Flugplätze und Flugplatzausrüstungen sowie der Betrieb von Flugplätzen, müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va und, falls anwendbar, Anhang Vb genügen.

(2) Die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen durch Flugplätze und Flugplatzausrüstungen sowie beim Betrieb von Flugplätzen wird wie folgt festgestellt:

- a) Für jeden Flugplatz muss ein Zeugnis vorliegen. Das Zeugnis und die zugehörigen Änderungsgenehmigungen werden erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass der Flugplatz der Zulassungsgrundlage nach Buchstabe b entspricht und wenn der Flugplatz keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Das Zeugnis erstreckt sich auf den Flugplatz, seinen Betrieb und seine Sicherheitsausrüstung;
- b) die Zulassungsgrundlage für einen Flugplatz umfasst:
 - i) die für die Flugplatzart geltenden Zulassungsspezifikationen,
 - ii) die Bestimmungen, für die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau anerkannt wurde, sowie
 - iii) die besonderen technischen Einzelspezifikationen, die erforderlich sind, wenn aufgrund der Gestaltungsmerkmale eines bestimmten Flugplatzes oder aufgrund der Betriebspraxis Bestimmungen der in Ziffer i genannten Spezifikationen nicht mehr angemessen oder nicht mehr geeignet sind, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va zu gewährleisten;
- c) mit den Maßnahmen nach Absatz 5 kann ein Zulassungserfordernis für sicherheitskritische Flugplatzausrüstungen festgelegt werden. Das Zeugnis für solche Ausrüstungen wird erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Ausrüstungen die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen;
- d) für den Betrieb von Flugplätzen zuständige Organisationen müssen nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Diese Befähigung und diese Mittel werden durch das Ausstellen des in Buchstabe a genannten Zeugnisses anerkannt. Sie können auch durch Ausstellung eines gesonderten Zeugnisses anerkannt werden, wenn der Mitgliedstaat, in dem der Flugplatz liegt, dies beschließt. Die der zugelassenen Organisation gewährten Sonderrechte und der Geltungsbereich des Zeugnisses, einschließlich eines Verzeichnisses der zu betreibenden Flugplätze, werden im Zeugnis aufgeführt;
- e) abweichend von Buchstabe d können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Anbieter von Vorfeldmanagementdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den geleisteten Diensten verbunden sind.

▼ M2

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Vorkehrungen getroffen werden, um die Flugplätze vor Handlungen und Entwicklungen in deren Umgebung zu schützen, die inakzeptable Gefahren für Luftfahrzeuge, die den Flugplatz nutzen, hervorrufen können.

(4) Die Flugplatzbetreiber überwachen Handlungen und Entwicklungen, die unannehmbare Gefahren für die Sicherheit der Luftfahrt in ihrer Umgebung hervorrufen können, und treffen im Rahmen ihrer Zuständigkeit geeignete Maßnahmen zur Gefahrminderung.

(5) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der in diesem Artikel genannten Anforderungen durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die Bedingungen für die Erstellung der für einen Flugplatz geltenden Zulassungsgrundlage sowie für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
 - b) die Bedingungen für die Erstellung der für Flugplatzausrüstungen geltenden Einzelspezifikationen sowie für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
 - c) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen für Flugplätze und Zeugnissen für Flugplatzausrüstungen, einschließlich Betriebsgrenzen aufgrund der spezifischen Flugplatzgestaltung;
 - d) die Bedingungen für den Betrieb eines Flugplatzes gemäß den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Va und, falls anwendbar, Anhang Vb;
 - e) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf der in Absatz 2 Buchstabe d genannten Zeugnisse;
 - f) die Verantwortlichkeiten der Zeugnisinhaber;
 - g) die Bedingungen für die Anerkennung und für die Umwandlung von durch die Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnissen für Flugplätze, einschließlich Maßnahmen, die von dem betreffenden Mitgliedstaat bereits vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung auf der Grundlage gemeldeter Abweichungen von Anhang 14 des Abkommens von Chicago genehmigt sind;
 - h) die Bedingungen für die Entscheidung, die in Artikel 4 Absatz 3b genannten Freistellungen nicht zu gestatten, einschließlich Kriterien für Frachtflugplätze, die Meldung von freigestellten Flugplätzen und für die Überprüfung gewährter Freistellungen;
 - i) die Bedingungen für die Anordnung eines Betriebsverbots, einer Betriebseinschränkung oder bestimmter Betriebsauflagen aus Sicherheitsgründen;
 - j) die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der in Absatz 2 Buchstabe e genannten Dienstleister und für deren Beaufsichtigung.
- (6) Für die in Absatz 5 genannten Maßnahmen gilt Folgendes:
- a) Sie entsprechen dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet der Flugplätze und berücksichtigen die geltenden ICAO-Standards und -Empfehlungen;
 - b) sie sind der Größe, dem Verkehr, der Kategorie und der Komplexität des Flugplatzes und der Art und dem Volumen des darauf stattfindenden Betriebs angemessen;

▼ **M2**

- c) sie berücksichtigen die weltweiten Erfahrungen im Flugplatzbetrieb sowie den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt;
- d) sie ermöglichen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und schweren Störungen;
- e) sie ermöglichen die notwendige Flexibilität für eine individuell angepasste Einhaltung der Bestimmungen.

*Artikel 8b***ATM/ANS**

(1) Die Bereitstellung von ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb und, soweit praktikabel, Anhang Va genügen.

(2) Die Anbieter von ATM/ANS müssen im Besitz eines Zeugnisses sein. Das Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Anbieter nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit den Sonderrechten des Anbieters verbunden sind. Die gewährten Sonderrechte sowie der Umfang der erbrachten Dienstleistungen sind im Zeugnis zu vermerken.

(3) Abweichend von Absatz 2 können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Anbieter von Fluginformationsdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den erbrachten Diensten verbunden sind.

(4) Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann ein Zulassungserfordernis für bestimmte, mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von sicherheitskritischen ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befassten Organisationen festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Organisationen wird erteilt, wenn diese nachgewiesen haben, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit deren Sonderrechten verbunden sind. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

(5) Mit den Maßnahmen nach Absatz 6 kann ein Zulassungserfordernis oder ersatzweise eine Validierung durch den ATM/ANS-Anbieter für sicherheitskritische ATM/ANS-Systeme und -Komponenten festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Systeme und Komponenten wird erteilt oder die Validierung erfolgt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Systeme und Komponenten die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen.

(6) Die für die Anwendung dieses Artikels erforderlichen Maßnahmen werden nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Regelungsverfahren erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die Bedingungen für die Bereitstellung von ATM/ANS gemäß den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb und, falls anwendbar, nach Anhang Va;
- b) die Bedingungen für die Erstellung der für ATM/ANS-Systeme und -Komponenten geltenden Einzelspezifikationen und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
- c) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf der Zeugnisse nach den Absätzen 2 und 4;
- d) die Verantwortlichkeiten der Zeugnisinhaber;

▼ **M2**

- e) die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der in Absatz 3 genannten Dienstleister und für deren Beaufsichtigung;
 - f) die Bedingungen, unter denen der Betrieb im Interesse der Sicherheit verboten, begrenzt oder an bestimmte Bedingungen geknüpft wird.
- (7) Für die in Absatz 6 genannten Maßnahmen gilt Folgendes:
- a) sie entsprechen dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet ATM/ANS;
 - b) sie sind der Art und Komplexität des Flugplatzes und der geleisteten Dienste angemessen;
 - c) sie tragen den weltweiten Erfahrungen auf dem Gebiet ATM/ANS sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung;
 - d) sie werden, soweit praktikabel, unter Verwendung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) ⁽¹⁾, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) ⁽²⁾ entwickelt und sehen Übergangsmechanismen vor, um die Kontinuität der bereits nach den Bestimmungen dieser Verordnungen erteilten Zeugnisse oder Genehmigungen zu gewährleisten; zunächst beinhalten sie die Sicherheitsbestimmungen dieser Verordnungen und tragen gegebenenfalls bei künftigen Änderungen dem jüngsten wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung;
 - e) sie ermöglichen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und schweren Störungen.

*Artikel 8c***Fluglotsen**

- (1) Fluglotsen sowie Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen mitwirken, müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb genügen.
- (2) Fluglotsen müssen im Besitz einer Lizenz und eines ärztlichen Zeugnisses sein, die der ausgeführten Tätigkeit entsprechen.
- (3) Die in Absatz 2 genannte Lizenz wird nur erteilt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten, Sprachkenntnisse und Erfahrung gemäß Anhang Vb sicherzustellen.
- (4) Das in Absatz 2 genannte ärztliche Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn der Fluglotse die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit gemäß Anhang Vb sicherzustellen. Das ärztliche Zeugnis kann von flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren ausgestellt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

⁽²⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

▼ M2

(5) Die dem Fluglotsen gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses sind in der Lizenz und dem Zeugnis zu vermerken.

(6) Die Befähigung von Organisationen zur Fluglotsenausbildung, von flugmedizinischen Sachverständigen und von flugmedizinischen Zentren, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung von Lizenzen und ärztlichen Zeugnissen wahrzunehmen, wird durch Ausstellung eines Zeugnisses anerkannt.

(7) Ein Zeugnis wird Ausbildungsorganisationen, flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren für Fluglotsen erteilt, die nachgewiesen haben, dass sie die Vorschriften erfüllen, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

(8) Für die praktische Ausbildung oder für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen zuständige Personen müssen im Besitz eines Zeugnisses sein. Das Zeugnis wird erteilt, wenn die betreffende Person nachgewiesen hat, dass sie die Vorschriften erfüllt, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang Vb sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

(9) Synthetische Übungsgeräte müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb genügen.

(10) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die verschiedenen Berechtigungen und Vermerke für Fluglotsenlizenzen;
- b) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Lizenzen, Berechtigungen und Vermerke für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen und Zeugnisse und die Voraussetzungen, unter denen diese Zeugnisse und Zulassungen nicht verlangt zu werden brauchen, wobei Übergangsmechanismen vorgesehen werden, um die Kontinuität der bereits erteilten Zulassungen und Zeugnisse zu gewährleisten;
- c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der Lizenzen, Berechtigungen und Vermerke für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen und Zeugnisse;
- d) die Bedingungen für die Anerkennung und für die Umwandlung von Fluglotsenlizenzen sowie die Bedingungen für die Anerkennung und für die Umwandlung nationaler ärztlicher Zeugnisse in allgemein anerkannte ärztliche Zeugnisse.

(11) Die in Absatz 10 genannten Maßnahmen müssen dem Stand der Technik einschließlich der bewährten Verfahren und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Fluglotsenausbildung entsprechen. Sie werden zunächst auf der Grundlage der Bestimmungen der Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz ⁽¹⁾ entwickelt.

⁽¹⁾ ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 22.

▼B*Artikel 9***Von einem Drittlandsbetreiber auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzte Luftfahrzeuge****▼M2**

(1) In Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d genannte Luftfahrzeuge sowie ihre Besatzung und ihr Betrieb müssen die geltenden ICAO-Standards erfüllen. Sind diesbezügliche Standards nicht vorhanden, müssen diese Luftfahrzeuge und ihr Betrieb die in den Anhängen I, III, IV und, falls anwendbar, Anhang Vb festgelegten Anforderungen erfüllen, sofern diese Anforderungen den Rechten dritter Länder aufgrund internationaler Übereinkünfte nicht zuwiderlaufen.

▼B

(2) Betreiber, die mit dem gewerblichen Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind und dabei Luftfahrzeuge nach Absatz 1 einsetzen, müssen nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel verfügen, um die Anforderungen nach Absatz 1 zu erfüllen.

Die Anforderung nach Unterabsatz 1 kann erfüllt werden, indem von einem Drittland oder in dessen Namen ausgestellte Zeugnisse anerkannt werden.

Die Befähigung und Mittel nach Unterabsatz 1 werden durch das Ausstellen einer Genehmigung anerkannt. Die dem Betreiber gewährten Sonderrechte sowie der Umfang des Betriebs sind darin zu vermerken.

(3) Betreiber, die mit dem nichtgewerblichen Betrieb von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen befasst sind und dabei Luftfahrzeuge nach Absatz 1 einsetzen, können verpflichtet werden, ihre Befähigung und ihre Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten, die mit dem Betrieb dieses Luftfahrzeugs verbunden sind, in einer Erklärung anzugeben.

(4) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) das Verfahren, nach dem gestattet werden kann, dass in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d genannte Luftfahrzeuge oder Besatzungsmitglieder, die nicht über ein den ICAO-Normen entsprechendes Lufttüchtigkeitszeugnis bzw. eine entsprechende Lizenz verfügen, für Flüge in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden;
- b) die Bedingungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs in Einklang mit Absatz 1;
- c) unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und ihrer Durchführungsbestimmungen die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Betreibergenehmigung nach Absatz 2, wobei die vom Eintragungsstaat oder vom Betreiberstaat ausgestellten Zeugnisse berücksichtigt werden;
- d) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Genehmigungen;
- e) die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der in Absatz 3 genannten Betreiber und für deren Beaufsichtigung;
- f) die Bedingungen für die Anordnung eines Betriebsverbots, einer Betriebseinschränkung oder bestimmter Betriebsauflagen aus Sicherheitsgründen gemäß Artikel 22 Absatz 1.

▼ B

- (5) Bei der Annahme der in Absatz 4 genannten Maßnahmen achtet die Kommission besonders darauf, dass
- a) gegebenenfalls von der ICAO empfohlene Praktiken und Anleitungen angewandt werden;
 - b) die Anforderungen nicht über die Anforderungen hinausgehen, die an die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b genannten Luftfahrzeuge und die Betreiber derartiger Luftfahrzeuge gestellt werden;
 - c) gegebenenfalls Maßnahmen angewandt werden, die nach Artikel 5 Absatz 5 und Artikel 8 Absatz 5 erlassen wurden;
 - d) das Verfahren zur Erlangung der Genehmigungen in allen Fällen einfach, angemessen, kostengünstig und wirksam ist und Anforderungen und Nachweise der Einhaltung vorsieht, die der Komplexität der Tätigkeiten und dem damit verbundenen Risiko angemessen sind. Bei dem Verfahren wird insbesondere Folgendes berücksichtigt:
 - i) die Ergebnisse des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht;
 - ii) Informationen aus Vorfeldinspektionen und -aufzeichnungen des Programms über die Sicherheitsuntersuchung für ausländische Luftfahrzeuge (SAFA) und
 - iii) sonstige anerkannte Informationen über Sicherheitsaspekte in Bezug auf den betreffenden Betreiber;

▼ M2

- e) Sicherheitsaspekten im Zusammenhang mit ATM/ANS- Rechnung getragen wird.

▼ B*Artikel 10***Aufsicht und Durchsetzung****▼ M2**

- (1) Die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen eingehalten werden.

▼ B

- (2) Zur Anwendung des Absatzes 1 führen die Mitgliedstaaten zusätzlich zu ihrer Aufsicht über die von ihnen erteilten Zulassungen bzw. Zeugnisse Untersuchungen, einschließlich Vorfeldinspektionen, durch und ergreifen alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Fortsetzung von Verstößen zu verhindern; zu diesen Maßnahmen gehören auch Startverbote für Luftfahrzeuge.
- (3) Zur Anwendung des Absatzes 1 führt die Agentur Untersuchungen nach Artikel 24 Absatz 2 und Artikel 55 durch.
- (4) Um den zuständigen Behörden das Ergreifen geeigneter Durchsetzungsmaßnahmen wie etwa Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der von ihnen erteilten Zulassungen bzw. Zeugnisse zu erleichtern, tauschen die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Agentur Informationen über die festgestellten Verstöße aus.
- (5) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. In diesen Maßnahmen wird insbesondere Folgendes festgelegt:
 - a) die Bedingungen für die Erhebung, den Austausch und die Verbreitung von Informationen;
 - b) die Bedingungen für die Durchführung von Vorfeldinspektionen, einschließlich systematischer Vorfeldinspektionen;

▼B

- c) die Bedingungen für die Anordnung eines Startverbots für Luftfahrzeuge, die den Anforderungen dieser Verordnung oder ihrer Durchführungsbestimmungen nicht genügen.

*Artikel 11***Anerkennung von Zulassungen bzw. Zeugnissen**

(1) Die Mitgliedstaaten erkennen ohne weitere technische Anforderungen oder Bewertungen Zulassungen bzw. Zeugnisse an, die gemäß dieser Verordnung erteilt wurden. Wurde die ursprüngliche Anerkennung für einen bestimmten Zweck oder bestimmte Zwecke erteilt, bezieht sich eine nachfolgende Anerkennung ausschließlich auf dieselben Zwecke.

(2) Die Kommission kann von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats oder der Agentur das in Artikel 65 Absatz 7 genannte Verfahren einleiten, um zu entscheiden, ob nach dieser Verordnung erteilte Zulassungen bzw. Zeugnisse tatsächlich dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen entsprechen.

Im Fall der Nichteinhaltung oder nicht wirksamen Einhaltung verlangt die Kommission vom Aussteller der Zulassung bzw. des Zeugnisses, geeignete Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen zu ergreifen, z. B. durch Einschränkung oder Aussetzung der Zulassung bzw. des Zeugnisses. Darüber hinaus gilt Absatz 1 ab dem Zeitpunkt, zu dem die Entscheidung der Kommission den Mitgliedstaaten mitgeteilt wird, nicht mehr für diese Zulassung bzw. dieses Zeugnis.

(3) Hat die Kommission ausreichende Nachweise, dass geeignete Abhilfemaßnahmen vom Aussteller nach Absatz 2 ergriffen worden sind, um den Fall der Nichteinhaltung oder nicht wirksamen Einhaltung anzugehen, und dass keine Schutzmaßnahmen mehr erforderlich sind, so entscheidet sie, dass Absatz 1 wieder für diese Zulassung bzw. dieses Zeugnis gilt. Diese Bestimmungen gelten ab dem Zeitpunkt, zu dem die Entscheidung den Mitgliedstaaten mitgeteilt wird.

▼M2

(4) Bis zum Inkrafttreten der Maßnahmen nach Artikel 5 Absatz 5, Artikel 7 Absatz 6 und Artikel 9 Absatz 4 und bis zum Ablauf jeglicher in diesen Maßnahmen vorgesehener Übergangsfristen und unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Vorschriften erteilt werden.

(5) Bis zum Inkrafttreten der in Artikel 8 Absatz 5 genannten Maßnahmen und bis zum Ablauf jeglicher in diesen Maßnahmen vorgesehener Übergangsfristen und unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Vorschriften erteilt werden.

(5a) Bis zum Inkrafttreten der in Artikel 8a Absatz 5 und Artikel 8c Absatz 10 genannten Maßnahmen und bis zum Ablauf jeglicher in diesen Maßnahmen vorgesehener Übergangsfristen und unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Gesetzgebung erteilt werden.

(5b) Bis zum Inkrafttreten der in Artikel 8b Absatz 6 genannten Maßnahmen und bis zum Ablauf jeglicher in diesen Maßnahmen vorgesehener Übergangsfristen und unbeschadet des Artikels 69 Absatz 4 können Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Gesetzgebung

▼ M2

oder gegebenenfalls auf der Grundlage der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ⁽¹⁾ erteilt werden.

▼ B

(6) Dieser Artikel gilt unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und ihrer Durchführungsbestimmungen.

*Artikel 12***Anerkennung von Zulassungen bzw. Zeugnissen aus Drittländern**

(1) Abweichend von den Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen können die Agentur oder die Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage von Zulassungen bzw. Zeugnissen, die von Luftfahrtbehörden eines Drittlands erteilt wurden, gemäß zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Land geschlossenen Abkommen über die gegenseitige Anerkennung Zulassungen bzw. Zeugnisse erteilen.

(2) a) Wenn die Gemeinschaft kein derartiges Abkommen geschlossen hat, kann ein Mitgliedstaat oder die Agentur auf der Grundlage von Bescheinigungen, die von den zuständigen Behörden eines Drittlands erteilt wurden, in Anwendung eines Abkommens, das vor Inkrafttreten der zugehörigen Bestimmungen dieser Verordnung zwischen diesem Mitgliedstaat und dem betreffenden Drittland geschlossen und der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt wurde, Zulassungen bzw. Zeugnisse erteilen. Die Agentur kann derartige Zulassungen bzw. Zeugnisse in Anwendung eines zwischen einem der Mitgliedstaaten und dem betreffenden Drittland geschlossenen Abkommens auch im Namen eines Mitgliedstaats erteilen.

- b) Wenn die Kommission der Auffassung ist, dass
- die Bestimmungen eines Abkommens zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland kein Sicherheitsniveau gewährleisten, das dem durch diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen festgelegten Sicherheitsniveau gleichwertig ist, und/oder
 - ein derartiges Abkommen ohne zwingende Sicherheitsgründe zwischen Mitgliedstaaten diskriminierend wirken würde oder der gemeinsamen Außenpolitik gegenüber einem Drittland zuwiderläuft,

kann sie nach dem in Artikel 65 Absatz 2 genannten Verfahren von dem betreffenden Mitgliedstaat verlangen, gemäß Artikel 307 des Vertrags das Abkommen zu ändern, dessen Anwendung auszusetzen oder es zu kündigen.

- c) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um Abkommen so bald wie möglich nach Inkrafttreten eines Abkommens zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland zu kündigen, soweit diese Abkommen vom letztgenannten Abkommen geregelte Bereiche betreffen.

*Artikel 13***Qualifizierte Stellen**

Die Agentur bzw. die betreffende nationale Luftfahrtbehörde stellen bei der Übertragung einer bestimmten Zulassungsaufgabe an eine qualifizierte Stelle sicher, dass diese Stelle die Kriterien des Anhangs V erfüllt.

▼ M2

Qualifizierte Stellen erteilen keine Zeugnisse.

⁽¹⁾ ABl. L 335 vom 21.12.2005, S. 13.

▼B*Artikel 14***Flexibilitätsbestimmungen**

(1) Die Bestimmungen dieser Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen hindern einen Mitgliedstaat nicht daran, bei einem Sicherheitsproblem, das von dieser Verordnung erfasste Erzeugnisse, Personen oder Organisationen betrifft, unverzüglich tätig zu werden.

Der Mitgliedstaat teilt der Agentur, der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich die getroffenen Maßnahmen und die Gründe hierfür mit.

- (2) a) Die Agentur prüft, ob das Sicherheitsproblem im Rahmen der ihr nach Artikel 18 Buchstabe d übertragenen Befugnisse behoben werden kann. Ist dies der Fall, so trifft sie innerhalb eines Monats nach ihrer Unterrichtung gemäß Absatz 1 die geeigneten Entscheidungen.
- b) Kommt die Agentur zu dem Ergebnis, dass das Sicherheitsproblem nicht gemäß Buchstabe a behoben werden kann, so gibt sie innerhalb der unter Buchstabe a genannten Frist eine Empfehlung gemäß Artikel 18 Buchstabe b, ob diese Verordnung oder ihre Durchführungsvorschriften geändert werden sollten und ob die mitgeteilten Maßnahmen aufgehoben oder beibehalten werden sollten.

(3) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, unter anderem durch Ergänzung, im Zusammenhang mit der Frage, ob ein unzureichendes Sicherheitsniveau oder ein Mangel dieser Verordnung oder ihrer Durchführungsbestimmungen die Einleitung ihrer Änderung rechtfertigen und ob die nach Absatz 1 getroffenen Maßnahmen weiter angewandt werden können, werden nach dem in Artikel 65 Absatz 6 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. In solchen Fällen werden die Maßnahmen, für die dann Artikel 11 gilt, gegebenenfalls von allen Mitgliedstaaten angewandt. Werden die Maßnahmen für ungerechtfertigt erachtet, so werden sie von dem betreffenden Mitgliedstaat widerrufen.

(4) Die Mitgliedstaaten können im Fall unvorhergesehener und dringender betrieblicher Umstände oder betrieblicher Bedürfnisse von beschränkter Dauer Freistellungen von den grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen erteilen, sofern keine Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus eintritt. Der Agentur, der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten sind derartige Freistellungen mitzuteilen, wenn sie wiederholt oder für Zeiträume von mehr als zwei Monaten erteilt werden.

(5) Die Agentur prüft, ob die von einem Mitgliedstaat mitgeteilten Freistellungen weniger restriktiv sind als die geltenden Gemeinschaftsbestimmungen, und gibt innerhalb eines Monats nach ihrer Unterrichtung darüber eine Empfehlung gemäß Artikel 18 Buchstabe b, ob die Freistellungen dem allgemeinen Sicherheitsziel dieser Verordnung oder anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entsprechen.

Wenn eine Freistellung den allgemeinen Sicherheitszielen dieser Verordnung oder anderer Gemeinschaftsvorschriften nicht entspricht, trifft die Kommission nach dem in Artikel 65 Absatz 7 genannten Verfahren die Entscheidung, die Freistellung nicht zu gestatten. In diesem Fall widerruft der betreffende Mitgliedstaat die Freistellung.

▼B

(6) Lässt sich ein Schutzniveau, das dem durch die Anwendung der Durchführungsbestimmungen erreichten Niveau gleichwertig ist, mit anderen Mitteln erreichen, können die Mitgliedstaaten ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit eine Genehmigung in Abweichung von diesen Durchführungsbestimmungen erteilen.

In diesen Fällen teilt der betreffende Mitgliedstaat der Agentur und der Kommission mit, dass er beabsichtigt, eine solche Genehmigung zu erteilen, und legt die Gründe für die Notwendigkeit einer Abweichung von der betreffenden Bestimmung sowie die Bedingungen zur Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzniveaus dar.

(7) Innerhalb von zwei Monaten nach ihrer Unterrichtung gemäß Absatz 6 gibt die Agentur eine Empfehlung gemäß Artikel 18 Buchstabe b, ob eine nach Absatz 6 vorgeschlagene Genehmigung die dort festgelegten Kriterien erfüllt.

Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung um zu entscheiden, ob eine vorgeschlagene Genehmigung erteilt werden kann werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle inner halb einen Monats nach Empfang der Empfehlung der Agentur erlassen. In diesem Fall teilt die Kommission ihre Entscheidung allen Mitgliedstaaten mit, die dann ebenfalls zur Anwendung der betreffenden Maßnahme berechtigt sind. Artikel 15 findet auf die betreffende Maßnahme Anwendung.

*Artikel 15***Informationsnetz**

(1) Die Kommission, die Agentur und die nationalen Luftfahrtbehörden tauschen die Informationen aus, die ihnen bei der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zugänglich sind. Stellen, die mit der Untersuchung von Unfällen und Zwischenfällen oder mit der Analyse von Vorfällen in der Zivilluftfahrt betraut sind, haben das Recht auf Zugang zu diesen Informationen.

(2) Unbeschadet des Rechts der Öffentlichkeit auf Zugang zu Kommissionsdokumenten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 erlässt die Kommission nach dem in Artikel 65 Absatz 3 genannten Verfahren Maßnahmen für die von ihr auf eigene Initiative betriebene Weitergabe der Informationen nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels an interessierte Kreise. Grundlage dieser Maßnahmen, die allgemein oder für den Einzelfall erfolgen können, ist die Notwendigkeit,

- a) für Personen und Organisationen die Informationen bereitzustellen, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit benötigen;
- b) die Weitergabe von Informationen auf das für die Zwecke ihrer Nutzer unbedingt erforderliche Maß zu beschränken, um eine angemessene Vertraulichkeit dieser Informationen sicherzustellen.

(3) Die nationalen Luftfahrtbehörden ergreifen entsprechend ihren nationalen Rechtsvorschriften die erforderlichen Maßnahmen, um eine angemessene Vertraulichkeit der Informationen sicherzustellen, die sie gemäß Absatz 1 erhalten haben.

(4) Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über das allgemeine Sicherheitsniveau veröffentlicht die Agentur jährlich einen Sicherheitsbericht. Ab Inkrafttreten der Maßnahmen nach Artikel 7 Absatz 5 enthält dieser Sicherheitsbericht eine Auswertung aller gemäß Artikel 7 eingegangenen Informationen. Diese Auswertung muss einfach und verständlich abgefasst sein und deutlich machen, ob erhöhte Sicherheitsrisiken bestehen. Die Informationsquellen werden in dieser Auswertung nicht offen gelegt.



Artikel 16

Schutz der Informationsquellen

(1) Werden Hinweise nach Artikel 15 Absatz 1 von einer natürlichen Person der Kommission oder der Agentur freiwillig gegeben, so wird die Quelle dieser Informationen nicht offen gelegt. Werden die Hinweise einer nationalen Behörde gegeben, so genießt die Quelle dieser Informationen Schutz nach einzelstaatlichem Recht.

(2) Unbeschadet der geltenden strafrechtlichen Vorschriften verzichten die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen oder versehentlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund einer Meldung gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen Kenntnis erlangen.

Dies gilt nicht für Fälle grober Fahrlässigkeit.

(3) Unbeschadet der geltenden strafrechtlichen Vorschriften und entsprechend den innerstaatlichen Rechtsvorschriften und ihrer Rechtspraxis stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Beschäftigte, die in Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen Hinweise geben, keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers erfahren.

Dies gilt nicht für Fälle grober Fahrlässigkeit.

(4) Dieser Artikel gilt unbeschadet der einzelstaatlichen Vorschriften über den Zugang der Justizbehörden zu Informationen.

KAPITEL III

EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

ABSCHNITT I

Aufgaben

Artikel 17

Errichtung und Funktionen der Agentur

(1) Zur Durchführung dieser Verordnung wird eine Europäische Agentur für Flugsicherheit errichtet.

(2) Um die ordnungsgemäße Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der zivilen Flugsicherheit zu gewährleisten, erfüllt die Agentur folgende Funktionen:

- a) Sie nimmt alle unter Artikel 1 Absatz 1 fallenden Aufgaben wahr und erstellt Gutachten zu allen einschlägigen Angelegenheiten.
- b) Sie unterstützt die Kommission durch die Ausarbeitung von Maßnahmen, die zur Durchführung dieser Verordnung zu treffen sind; wenn es sich hierbei um technische Vorschriften und insbesondere um Bau- und Konstruktionsvorschriften sowie um Vorschriften in Bezug auf operationelle Aspekte handelt, darf die Kommission deren Inhalt nicht ohne vorherige Koordinierung mit der Agentur ändern; ferner leistet die Agentur die erforderliche technische, wissenschaftliche und verwaltungstechnische Unterstützung zur Erfüllung der Aufgaben der Kommission.
- c) Sie ergreift die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Befugnisse, die ihr durch diese Verordnung oder andere gemeinschaftliche Rechtsvorschriften übertragen werden.
- d) Sie führt die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Inspektionen und Untersuchungen durch.

▼ B

- e) Sie nimmt in ihren Zuständigkeitsbereichen im Namen der Mitgliedstaaten Funktionen und Aufgaben wahr, die ihnen durch geltende internationale Übereinkünfte, insbesondere durch das Abkommen von Chicago, zugewiesen werden.

*Artikel 18***Tätigkeiten der Agentur**

Die Agentur nimmt, soweit angezeigt, folgende Tätigkeiten wahr:

- a) Sie richtet Stellungnahmen an die Kommission.
- b) Sie gibt zur Anwendung des Artikels 14 Empfehlungen ab, die an die Kommission gerichtet sind.

▼ M2

- c) Sie erarbeitet Zulassungsspezifikationen und zulässige Nachweisverfahren sowie etwaige Anleitungen für die Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen.
- d) Sie trifft die angemessenen Entscheidungen zur Anwendung der Artikel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 und 55, wozu auch gehört, dass sie die Inhaber von Zeugnissen, die von ihr ausgestellt wurden, im Fall unvorhergesehener dringender betrieblicher Umstände oder betrieblicher Bedürfnisse von beschränkter Dauer von den grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen freistellen kann, sofern hierdurch keine Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus eintritt und die Freistellung für einen Zeitraum von nicht mehr als zwei Monaten gewährt, der Kommission gemeldet und nicht erneuert wird.

▼ B

- e) Sie legt Berichte über die gemäß Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 54 durchgeführten Inspektionen zur Kontrolle der Normung vor.

*Artikel 19***Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen**

(1) Zur Unterstützung der Kommission bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für die Grundsatzregelungen, die Anwendbarkeit und die grundlegenden Anforderungen, die dem Europäischen Parlament und dem Rat vorzulegen sind, und bei dem Erlass der Durchführungsbestimmungen erstellt die Agentur entsprechende Entwürfe. Die Agentur übermittelt diese Entwürfe als Stellungnahme an die Kommission.

(2) Die Agentur erarbeitet unter Beachtung des Artikels 52 und der von der Kommission erlassenen Durchführungsbestimmungen

▼ M2

- a) Zulassungsspezifikationen und zulässige Nachweisverfahren sowie

▼ B

- b) sonstige Anleitungen,

die im Zulassungsverfahren verwendet werden.

Diese Unterlagen spiegeln den Stand der Technik und die bestbewährten Verfahren in den betreffenden Bereichen wider; sie werden unter Berücksichtigung der weltweiten Erfahrungen im Flugbetrieb sowie des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts aktualisiert.

*Artikel 20***Lufttüchtigkeitszeugnis und Umweltzeugnis**

(1) In Bezug auf die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen 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 Eintragungsstaats wahr, soweit diese die Entwurfsgenehmigung betreffen. Sie wird hierzu insbesondere wie folgt tätig:

- a) Für jedes Erzeugnis, für das eine Musterzulassung oder die Änderung einer Musterzulassung beantragt wird, erstellt die Agentur die Musterzulassungsgrundlage und teilt diese mit. Diese umfasst den anzuwendenden Lufttüchtigkeitskodex, die Bestimmungen, für die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau anerkannt wurde, und die besonderen technischen Einzelspezifikationen, die erforderlich sind, wenn aufgrund der Konstruktionsmerkmale eines bestimmten Erzeugnisses oder aufgrund der Betriebspraxis Bestimmungen des Lufttüchtigkeitskodex nicht mehr angemessen oder nicht mehr geeignet sind, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.
 - b) Für jedes Erzeugnis, für das ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis beantragt wird, erstellt die Agentur die besonderen Lufttüchtigkeitsspezifikationen und teilt diese mit.
 - c) Für jedes Teil oder jede Ausrüstung, für die ein Zeugnis beantragt wird, erstellt die Agentur die genauen Lufttüchtigkeitsspezifikationen und teilt diese mit.
 - d) Für jedes Erzeugnis, für das gemäß Artikel 6 ein Umweltzeugnis erforderlich ist, erstellt die Agentur die jeweiligen Umweltvorschriften und teilt diese mit.
 - e) Die Agentur führt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Zulassung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen durch.
 - f) Die Agentur erteilt die einschlägigen Musterzulassungen oder zugehörige Änderungszulassungen.
 - g) Die Agentur stellt Zeugnisse für Teile und Ausrüstungen aus.
 - h) Die Agentur stellt die einschlägigen Umweltzeugnisse aus.
 - i) Die Agentur ändert oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind, oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.
 - j) Die Agentur sorgt für die Erhaltung der Lufttüchtigkeitsfunktionen im Zusammenhang mit den ihrer Aufsicht unterliegenden Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen; hierzu zählt auch, dass sie ohne unangemessene Verzögerung auf ein Sicherheitsproblem reagiert und die einschlägigen vorgeschriebenen Informationen heraus- und weitergibt.
 - k) Die Agentur erstellt in Bezug auf Luftfahrzeuge, für die eine Fluggenehmigung erteilt werden soll, Lufttüchtigkeitsstandards und -verfahren zur Einhaltung des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a.
 - l) Die Agentur erteilt Luftfahrzeugen im Benehmen mit dem Mitgliedstaat, in dem die Luftfahrzeuge registriert sind oder registriert werden sollen, Fluggenehmigungen zum Zwecke der unter Aufsicht der Agentur erfolgenden Zulassung.
- (2) In Bezug auf Organisationen wird die Agentur wie folgt tätig:
- a) Sie führt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Inspektionen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen durch.

▼B

- b) Sie sorgt für die Ausstellung und Verlängerung der Zeugnisse für
 - i) Entwurfsorganisationen oder
 - ii) im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten ansässige Produktionsorganisationen, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird, oder
 - iii) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Produktions- und Instandhaltungsorganisationen.
- c) Sie ändert oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse von Organisationen oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die betreffende Organisation die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.

*Artikel 21***Pilotenzulassung**

- (1) In Bezug auf die in Artikel 7 Absatz 1 genannten Bediensteten und Organisationen wird die Agentur wie folgt tätig:
 - a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Untersuchungen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen sowie gegebenenfalls des betreffenden Personals durch.
 - b) Sie sorgt für die Ausstellung und Verlängerung der Zeugnisse für außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Ausbildungseinrichtungen für Piloten und flugmedizinische Zentren sowie gegebenenfalls deren Personal.
 - c) Sie ändert, begrenzt oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse von ihr ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.
- (2) In Bezug auf die in Artikel 7 Absatz 1 genannten Flugsimulationsübungsgeräte wird die Agentur wie folgt tätig:
 - a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen technische Inspektionen der von ihr zugelassenen Geräte durch.
 - b) Sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für
 - i) Flugsimulationsübungsgeräte, die von durch die Agentur zugelassenen Ausbildungseinrichtungen eingesetzt werden, oder
 - ii) im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten befindliche Flugsimulationsübungsgeräte, wenn der betreffende Mitgliedstaat darum ersucht, oder
 - iii) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten befindliche Flugsimulationsübungsgeräte.
 - c) Sie ändert, begrenzt oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.

▼ **B***Artikel 22***Zulassung für den Flugbetrieb**

- (1) Die Agentur reagiert ohne unangemessene Verzögerung auf ein die Sicherheit des Flugbetriebs betreffendes Problem, indem sie die Abhilfemaßnahmen bestimmt und die zugehörigen Informationen — auch an die Mitgliedstaaten — verbreitet.
- (2) In Bezug auf die Beschränkung der Flugzeiten wird wie folgt verfahren:
- a) Die Agentur erarbeitet die einschlägigen Zulassungsspezifikationen, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, sowie gegebenenfalls die entsprechenden Durchführungsbestimmungen. Als Grundlage umfassen die Durchführungsbestimmungen alle wesentlichen Vorgaben des Unterabschnitts Q des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 unter Berücksichtigung der neuesten wissenschaftlichen und technischen Erkenntnisse;
 - b) ein Mitgliedstaat kann einzelne Flugzeitspezifikationspläne genehmigen, die von den Zulassungsspezifikationen nach Buchstabe a abweichen. Der betroffene Mitgliedstaat setzt in diesem Fall unverzüglich die Agentur, die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis, dass er beabsichtigt, einen solchen Einzelplan zu genehmigen;
 - c) bei Erhalt der Mitteilung beurteilt die Agentur innerhalb eines Monats den Einzelplan auf der Grundlage einer wissenschaftlichen und medizinischen Bewertung. Danach kann der betreffende Mitgliedstaat die Zulassung wie mitgeteilt erlassen, außer in dem Fall, dass die Agentur den Plan mit diesem Mitgliedstaat erörtert und Änderungen dazu vorgeschlagen hat. Sollte der Mitgliedstaat mit diesen Änderungen einverstanden sein, so kann er die Zulassung entsprechend erteilen;
 - d) im Falle unvorhergesehener und dringender betrieblicher Umstände oder betrieblicher Bedürfnisse von beschränkter Dauer und mit einmaligem Charakter können vorübergehend Abweichungen zu den Zulassungsspezifikationen angewandt werden, bis die Agentur ihre Stellungnahme abgegeben hat;
 - e) ist ein Mitgliedstaat mit den Schlussfolgerungen der Agentur zu einem Einzelplan nicht einverstanden, so verweist er die Angelegenheit zur Entscheidung nach dem in Artikel 65 Absatz 3 genannten Verfahren darüber, ob dieser Plan den Sicherheitszielen dieser Verordnung entspricht, an die Kommission;
 - f) der Inhalt der Einzelpläne, die für die Agentur annehmbar sind oder zu denen die Kommission eine positive Entscheidung nach Buchstabe e getroffen hat, wird veröffentlicht.

▼ **M2***Artikel 22a***ATM/ANS**

In Bezug auf ATM/ANS gemäß Artikel 4 Absatz 3c wird die Agentur wie folgt tätig:

- a) Sie führt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Inspektionen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen durch;
- b) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse außerhalb des Geltungsgebiets des Vertrags ansässige Organisationen, die dafür zuständig sind, im Luftraum über dem Geltungsgebiet des Vertrags Dienstleistungen zu erbringen;
- c) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für Organisationen, die europaweite Dienste („Pan-European Services“) anbieten;

▼ M2

- d) sie ändert oder widerruft die betreffenden Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen diese ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn der Zeugnisinhaber die durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.

*Artikel 22b***Zulassung von Fluglotsen**

In Bezug auf die in Artikel 8c Absatz 1 genannten Personen und Organisationen wird die Agentur wie folgt tätig:

- a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Untersuchungen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen sowie gegebenenfalls deren Personals durch;
- b) sie erteilt und verlängert die Zeugnisse für außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Ausbildungseinrichtungen für Fluglotsen sowie gegebenenfalls deren Personal;
- c) sie ändert oder widerruft die betreffenden Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen diese von ihr ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Zeugnisinhaber ist, die durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.

▼ B*Artikel 23***Drittlandsbetreiber**

(1) In Bezug auf Betreiber von Luftfahrzeugen nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d, die eine gewerbliche Tätigkeit ausüben, wird die Agentur wie folgt tätig:

- a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Inspektionen und Überprüfungen (Audits) durch.
- b) Sie erteilt und verlängert die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Genehmigungen, es sei denn, ein Mitgliedstaat nimmt die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats für diese Betreiber wahr.
- c) Sie ändert, beschränkt oder widerruft die einschlägige Genehmigung oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie von ihr ausgestellt wurde, nicht mehr gegeben sind oder wenn die betreffende Organisation die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.

(2) In Bezug auf die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d genannten Luftfahrzeugbetreiber, die keine gewerbliche Tätigkeit ausüben, wird die Agentur wie folgt tätig:

- a) Sie nimmt die Erklärungen nach Artikel 9 Absatz 3 entgegen und
- b) nimmt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen die Aufsicht über Betreiber wahr, von denen sie eine Erklärung erhalten hat.

(3) In Bezug auf Luftfahrzeuge nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d erteilt die Agentur Genehmigungen nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe a.

▼B*Artikel 24***Überwachung der Anwendung der Vorschriften**

- (1) Die Agentur führt Inspektionen zur Kontrolle der Normung in den von Artikel 1 Absatz 1 erfassten Bereichen durch, um zu überprüfen, ob die zuständigen nationalen Behörden diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen anwenden, und erstattet der Kommission Bericht.
- (2) Die Agentur führt Untersuchungen von Unternehmen durch, um die Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zu überwachen.
- (3) Die Agentur bewertet die Auswirkungen der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen; dabei trägt sie den in Artikel 2 genannten Zielen Rechnung.
- (4) Die Agentur wird zur Anwendung des Artikels 10 gehört und gibt Empfehlungen ab, die an die Kommission gerichtet sind.
- (5) Für die Arbeitsweise der Agentur bei der Wahrnehmung der in den Absätzen 1, 3 und 4 genannten Aufgaben werden Anforderungen nach dem in Artikel 65 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt; den Grundsätzen der Artikel 52 und 53 ist hierbei Rechnung zu tragen.

*Artikel 25***Geldbußen und Zwangsgelder**

- (1) Unbeschadet der Artikel 20 und 55 kann die Kommission auf Anforderung der Agentur:
- a) den Personen und den Unternehmen, denen die Agentur eine Zulassung bzw. ein Zeugnis ausgestellt hat, Geldbußen auferlegen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen verstoßen haben;
 - b) gegen die Personen und Unternehmen, denen die Agentur eine Zulassung bzw. ein Zeugnis ausgestellt hat, Zwangsgelder verhängen, die sich ab dem in der Entscheidung festgesetzten Zeitpunkt berechnen, um diese Personen und Unternehmen zu veranlassen, die Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen einzuhalten.
- (2) Die Geldbußen und Zwangsgelder nach Absatz 1 müssen abschreckend sein und zur Schwere des Falles und der Wirtschaftskraft des betreffenden Inhabers der Zulassung bzw. des Zeugnisses in einem angemessenen Verhältnis stehen, wobei die Frage, in welchem Ausmaß die Sicherheit beeinträchtigt wurde, besonders berücksichtigt wird. Die Höhe der Geldbußen beträgt höchstens 4 % der Jahreseinnahmen oder des Umsatzes des Inhabers der Zulassung. Die Höhe der Zwangsgelder beträgt höchstens 2,5 % der Tagesdurchschnittseinnahmen oder des Umsatzes des Inhabers der Zulassung.
- (3) Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 65 Absatz 3 genannten Verfahren die Durchführungsbestimmungen für die Anwendung dieses Artikels. Darin legt sie insbesondere fest:
- a) die detaillierten Kriterien für die Festlegung der Höhe der Geldbuße oder des Zwangsgeldes und
 - b) die Verfahren für Untersuchungen, damit verbundene Maßnahmen und die Berichterstattung sowie die Verfahrensregeln zur Beschlussfassung einschließlich zum Recht auf Verteidigung, auf Akteneinsicht, auf Rechtsvertretung, auf Vertraulichkeit und zeitweilige Regelungen sowie die Bemessung und den Einzug von Geldbußen und Zwangsgeldern.

▼B

- (4) Bei Klagen gegen Entscheidungen, mit denen die Kommission eine Geldbuße oder ein Zwangsgeld festgesetzt hat, hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften die Befugnis zur unbeschränkten Nachprüfung der Entscheidung. Er kann die festgesetzte Geldbuße oder das festgesetzte Zwangsgeld aufheben, herabsetzen oder erhöhen.
- (5) Entscheidungen nach Absatz 1 sind nicht strafrechtlicher Art.

*Artikel 26***Forschung**

- (1) Unbeschadet des Gemeinschaftsrechts kann die Agentur Forschungstätigkeiten entwickeln und finanzieren, soweit sie sich ausschließlich auf Verbesserungsmaßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich beziehen.
- (2) Die Agentur koordiniert ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten mit denen der Kommission und der Mitgliedstaaten, um sicherzustellen, dass die entsprechenden Politiken und Maßnahmen miteinander vereinbar sind.
- (3) Die Ergebnisse der von der Agentur finanzierten Forschung werden veröffentlicht, sofern die Agentur diese nicht als vertraulich einstuft.

*Artikel 27***Internationale Beziehungen**

- (1) Die Agentur unterstützt die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten in deren Beziehungen zu Drittländern nach Maßgabe des Gemeinschaftsrechts. Insbesondere leistet sie Hilfe bei der Harmonisierung der Vorschriften und der gegenseitigen Anerkennung von Genehmigungen, mit denen die ordnungsgemäße Einhaltung von Vorschriften bescheinigt wird.
- (2) Die Agentur kann mit den Luftfahrtbehörden von Drittländern und den internationalen Organisationen, die für von dieser Verordnung erfasste Bereiche zuständig sind, im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen mit diesen Stellen im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Vertrags zusammenarbeiten. Diese Vereinbarungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Kommission.
- (3) Die Agentur unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Einhaltung ihrer internationalen Verpflichtungen, insbesondere der Verpflichtungen aus dem Abkommen von Chicago.

*ABSCHNITT II***Innerer Aufbau***Artikel 28***Rechtsstellung, Sitz und Außenstellen**

- (1) Die Agentur ist eine Einrichtung der Gemeinschaft. 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) Die Agentur kann in den Mitgliedstaaten vorbehaltlich deren Zustimmung eigene Außenstellen einrichten.
- (4) Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor vertreten.



Artikel 29

Personal

(1) Die Bestimmungen des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften, der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften und der im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Europäischen Gemeinschaften erlassenen Regelungen zur Durchführung dieses Statuts und der Beschäftigungsbedingungen gelten für das Personal der Agentur unbeschadet der Anwendung des Artikels 39 der vorliegenden Verordnung auf die Mitglieder der Beschwerdekammer.

(2) Unbeschadet des Artikels 42 übt die Agentur gegenüber ihrem Personal die der Anstellungsbehörde durch das Statut der Beamten und die Beschäftigungsbedingungen übertragenen Befugnisse aus.

(3) Das Personal der Agentur besteht aus einer streng begrenzten Zahl von Beamten, die von der Kommission oder den Mitgliedstaaten für leitende Funktionen abgestellt oder abgeordnet werden. Das übrige Personal besteht aus anderen Bediensteten, die die Agentur entsprechend ihrem Bedarf einstellt.

Artikel 30

Vorrechte und Befreiungen

Auf die Agentur findet das dem Vertrag zur Gründung der europäischen Gemeinschaften und dem Vertrag über die Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügt Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften Anwendung.

Artikel 31

Haftung

(1) Die vertragliche Haftung der Agentur bestimmt sich nach dem Recht, das auf den betreffenden Vertrag anzuwenden ist.

(2) Für Entscheidungen aufgrund einer Schiedsklausel in einem von der Agentur geschlossenen Vertrag ist der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zuständig.

(3) Im Bereich der außervertraglichen Haftung ersetzt die Agentur den durch ihre Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihrer Amtstätigkeit 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 Gemeinschaften zuständig.

(5) Die persönliche Haftung der Bediensteten gegenüber der Agentur bestimmt sich nach den Vorschriften des Statuts bzw. der für sie geltenden Beschäftigungsbedingungen.

▼B*Artikel 32***Veröffentlichung von Dokumenten**

- (1) Unbeschadet der auf der Grundlage von Artikel 290 des Vertrags gefassten Beschlüsse werden die folgenden Dokumente in allen Amtssprachen der Gemeinschaft erstellt:
- a) der in Artikel 15 Absatz 4 genannte Sicherheitsbericht;
 - b) an die Kommission gemäß Artikel 19 Absatz 1 gerichtete Stellungnahmen;
 - c) der in Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe b genannte jährliche allgemeine Tätigkeitsbericht und das in Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe c genannte Arbeitsprogramm.
- (2) Die für die Arbeit der Agentur erforderlichen Übersetzungen werden vom Übersetzungszentrum für die Einrichtungen der Europäischen Union angefertigt.

*Artikel 33***Einrichtung und Befugnisse des Verwaltungsrats**

- (1) Die Agentur verfügt über einen Verwaltungsrat.
- (2) Der Verwaltungsrat
- a) ernennt den Exekutivdirektor sowie auf Vorschlag des Exekutivdirektors die Direktoren gemäß Artikel 39;
 - b) nimmt den Jahresbericht über die Tätigkeit der Agentur an und übermittelt ihn spätestens am 15. Juni dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission, dem Rechnungshof und den Mitgliedstaaten; im Namen der Agentur übermittelt er dem Europäischen Parlament und dem Rat (im Folgenden als „Haushaltsbehörde“ bezeichnet) jährlich alle einschlägigen Informationen zu den Ergebnissen der Bewertungsverfahren und insbesondere Informationen bezüglich der Auswirkungen oder Folgen von Änderungen bei den der Agentur übertragenen Aufgaben;
 - c) legt nach Stellungnahme der Kommission vor dem ►**M2** 30. November ◀ jeden Jahres das Arbeitsprogramm der Agentur für das darauf folgende Jahr fest und übermittelt es dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den Mitgliedstaaten; das Arbeitsprogramm wird unbeschadet des jährlichen Haushaltsverfahrens der Gemeinschaft und ihres Gesetzgebungsprogramms in den einschlägigen Bereichen der Flugsicherheit festgelegt; die Stellungnahme der Kommission wird dem Arbeitsprogramm beigelegt;
 - d) legt im Benehmen mit der Kommission Leitlinien für die Übertragung von Zulassungsaufgaben an nationale Luftfahrtbehörden und qualifizierte Stellen fest;
 - e) legt Verfahren für die Entscheidungen des Exekutivdirektors gemäß den Artikeln 52 und 53 fest;
 - f) nimmt seine Aufgaben im Zusammenhang mit dem Haushalt der Agentur gemäß den Artikeln 59, 60 und 63 wahr;
 - g) ernennt die Mitglieder der Beschwerdekammer gemäß Artikel 41;
 - h) übt die Disziplinargewalt über den Exekutivdirektor sowie, im Einvernehmen mit dem Exekutivdirektor, über die Direktoren aus;
 - i) nimmt zu den in Artikel 64 Absatz 1 genannten Gebühren und Entgelten Stellung;

▼B

- j) gibt sich eine Geschäftsordnung;
- k) beschließt über die für die Agentur geltende Sprachenregelung;
- l) ergänzt gegebenenfalls die Liste der in Artikel 32 Absatz 1 genannten Dokumente;
- m) legt die Organisationsstruktur der Agentur fest und bestimmt die Personalpolitik der Agentur.

(3) Der Verwaltungsrat kann den Exekutivdirektor in allen Fragen beraten, die eng mit der strategischen Entwicklung der Flugsicherheit, einschließlich der Forschungstätigkeiten nach Artikel 26, zusammenhängen.

(4) Der Verwaltungsrat setzt ein beratendes Gremium der interessierten Kreise ein, 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. Die Stellungnahme des beratenden Gremiums ist für den Verwaltungsrat nicht bindend.

(5) Der Verwaltungsrat kann Arbeitsgremien einsetzen, die ihn bei der Ausführung seiner Funktionen, einschließlich der Vorbereitung seiner Entscheidungen und der Überwachung ihrer Umsetzung, unterstützen.

*Artikel 34***Zusammensetzung des Verwaltungsrats**

(1) Der Verwaltungsrat setzt sich aus einem Vertreter jedes Mitgliedstaats und einem Vertreter der Kommission zusammen. Die Mitglieder werden auf der Grundlage ihrer anerkannten Erfahrungen und Verpflichtungen im Bereich der Zivilluftfahrt, ihrer Führungskompetenzen und ihres Sachverständnisses, die für die weitere Förderung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele erforderlich sind, ausgewählt. Der zuständige Ausschuss des Europäischen Parlaments ist entsprechend umfassend zu unterrichten.

Jeder Mitgliedstaat ernennt ein Mitglied des Verwaltungsrats sowie je einen Stellvertreter, der das Mitglied in dessen Abwesenheit vertritt. Die Kommission ernennt ebenfalls ihren Vertreter und dessen Stellvertreter. Die Amtszeit beträgt fünf Jahre. Die Wiederernennung ist einmal zulässig.

(2) Die Teilnahme von Vertretern europäischer Drittländer und die Bedingungen für die Teilnahme werden gegebenenfalls in den in Artikel 66 genannten Vereinbarungen geregelt.

(3) Das in Artikel 33 Absatz 4 genannte beratende Gremium bestellt vier seiner Mitglieder als Beobachter im Verwaltungsrat. Sie stellen eine möglichst breite Vertretung der in diesem beratenden Gremium vertretenen unterschiedlichen Auffassungen sicher. Ihre Amtszeit beträgt dreißig Monate; sie kann einmal verlängert werden.

*Artikel 35***Vorsitz des Verwaltungsrats**

(1) Der Verwaltungsrat wählt aus dem Kreis seiner Mitglieder einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden von Amts wegen an dessen Stelle.

▼B

(2) Die Amtszeit des Vorsitzenden bzw. des stellvertretenden Vorsitzenden endet, wenn der Vorsitzende bzw. stellvertretende Vorsitzende nicht mehr dem Verwaltungsrat angehört. Vorbehaltlich dieser Bestimmung beträgt die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden drei Jahre. Wiederwahl ist einmal zulässig.

*Artikel 36***Sitzungen**

- (1) Der Verwaltungsrat wird von seinem Vorsitzenden einberufen.
- (2) Der Exekutivdirektor der Agentur nimmt an den Beratungen teil.
- (3) Der Verwaltungsrat hält jährlich mindestens zwei ordentliche Sitzungen ab. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung seines Vorsitzenden oder auf Antrag mindestens eines Drittels seiner Mitglieder zusammen.
- (4) Der Verwaltungsrat kann alle Personen, deren Stellungnahme von Interesse sein kann, als Beobachter zur Teilnahme an den Sitzungen einladen.
- (5) Die Mitglieder des Verwaltungsrats können sich vorbehaltlich der Bestimmungen der Geschäftsordnung von Beratern oder Sachverständigen unterstützen lassen.
- (6) Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsrats werden von der Agentur wahrgenommen.

*Artikel 37***Abstimmungen**

- (1) Unbeschadet des Artikels 39 Absatz 1 fasst der Verwaltungsrat seine Beschlüsse mit Zweidrittelmehrheit seiner Mitglieder. Auf Antrag eines Mitglieds des Verwaltungsrats wird der in Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe k genannte Beschluss einstimmig gefasst.
- (2) Jedes gemäß Artikel 34 Absatz 1 ernannte Mitglied hat eine Stimme. Bei Abwesenheit eines Mitglieds ist sein Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben. Die Beobachter und der Exekutivdirektor nehmen an Abstimmungen nicht teil.
- (3) In der Geschäftsordnung werden detaillierte Vorschriften für Abstimmungen festgelegt, insbesondere die Bedingungen, unter denen ein Mitglied im Namen eines anderen handeln kann, sowie gegebenenfalls Bestimmungen über die Beschlussfähigkeit.

*Artikel 38***Aufgaben und Befugnisse des Exekutivdirektors**

- (1) Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor geleitet, der in der Wahrnehmung seiner Aufgaben völlig unabhängig ist. Unbeschadet der Zuständigkeiten der Kommission und des Verwaltungsrats darf der Exekutivdirektor Anweisungen von Regierungen oder einer sonstigen Stelle weder anfordern noch entgegennehmen.
- (2) Das Europäische Parlament oder der Rat können den Exekutivdirektor auffordern, über die Ausführung seiner Aufgaben Bericht zu erstatten.

▼B

- (3) Der Exekutivdirektor hat die folgenden Aufgaben und Befugnisse:
- a) Er billigt die Maßnahmen der Agentur nach Artikel 18 innerhalb der in dieser Verordnung sowie in den Durchführungsbestimmungen und sonstigen anwendbaren Rechtsvorschriften festgelegten Grenzen.
 - b) Er entscheidet über Inspektionen und Untersuchungen gemäß den Artikeln 54 und 55.
 - c) Er überträgt Zulassungsaufgaben an nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen gemäß den vom Verwaltungsrat festgelegten Leitlinien.
 - d) Er übernimmt gemäß Artikel 27 Aufgaben im internationalen Bereich und im Bereich der technischen Zusammenarbeit mit Drittländern.
 - e) Er unternimmt alle erforderlichen Schritte, einschließlich des Erlasses interner Verwaltungsvorschriften und der Veröffentlichung von Mitteilungen, um das Funktionieren der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten.
 - f) Er erstellt jährlich einen Entwurf des allgemeinen Tätigkeitsberichts und legt ihn dem Verwaltungsrat vor.
 - g) Er übt gegenüber den Bediensteten der Agentur die in Artikel 29 Absatz 2 niedergelegten Befugnisse aus.
 - h) Er stellt den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur gemäß Artikel 59 auf und führt den Haushaltsplan gemäß Artikel 60 durch.
 - i) Er kann vorbehaltlich der nach dem in Artikel 65 Absatz 2 genannten Verfahren zu erlassenden Vorschriften seine Befugnisse anderen Bediensteten der Agentur übertragen.
 - j) Er kann mit Zustimmung des Verwaltungsrats eine Entscheidung über die Einrichtung von Außenstellen in den Mitgliedstaaten nach Artikel 28 Absatz 3 treffen.
 - k) Er sorgt für die Ausarbeitung und Durchführung des jährlichen Arbeitsprogramms.
 - l) Er leistet den Unterstützungsersuchen der Kommission Folge.

*Artikel 39***Ernennung von Bediensteten in leitender Funktion**

- (1) Der Exekutivdirektor wird aufgrund seiner Leistung und nachgewiesener, für die Zivilluftfahrt relevante Befähigung und Erfahrung ernannt. Der Exekutivdirektor wird vom Verwaltungsrat auf Vorschlag der Kommission ernannt oder entlassen. Der Verwaltungsrat entscheidet mit der Dreiviertelmehrheit seiner Mitglieder. Vor seiner Ernennung kann der vom Verwaltungsrat ausgewählte Bewerber aufgefordert werden, vor dem bzw. den zuständigen Ausschüssen des Europäischen Parlaments eine Erklärung abzugeben und Fragen von deren Mitgliedern zu beantworten.
- (2) Der Exekutivdirektor kann von einem oder mehreren Direktoren unterstützt werden. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Exekutivdirektors nimmt einer der Direktoren seine Aufgaben wahr.
- (3) Die Direktoren der Agentur werden aufgrund ihrer Leistung und nachgewiesener, für die Zivilluftfahrt relevante Befähigung und Erfahrung ernannt. Die Direktoren werden auf Vorschlag des Exekutivdirektors vom Verwaltungsrat ernannt oder entlassen.
- (4) Die Amtszeit des Exekutivdirektors und der Direktoren beträgt fünf Jahre. Die Amtszeit der Direktoren ist verlängerbar, die Amtszeit des Exekutivdirektors kann jedoch nur einmal verlängert werden.

▼B*Artikel 40***Befugnisse der Beschwerdekammern**

- (1) In der Agentur werden eine oder mehrere Beschwerdekammern eingerichtet.
- (2) Die Beschwerdekammern sind für Entscheidungen über Beschwerden gegen die in Artikel 44 genannten Entscheidungen zuständig.
- (3) Die Beschwerdekammern werden bei Bedarf einberufen. Die Zahl der Beschwerdekammern und die Arbeitsaufteilung werden von der Kommission nach dem in Artikel 65 Absatz 3 genannten Verfahren festgelegt.

*Artikel 41***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 anhand einer von der Kommission festgelegten Liste qualifizierter Bewerber ernannt.
- (4) Die Beschwerdekammer kann zwei zusätzliche Mitglieder hinzuziehen, die sie anhand der in Absatz 3 genannten Liste auswählt, wenn sie der Ansicht ist, dass die Art der Beschwerde dies erfordert.
- (5) Die erforderlichen Qualifikationen der Mitglieder jeder Beschwerdekammer, die Befugnisse der einzelnen Mitglieder in der Vorphase der Entscheidungen sowie die Abstimmungsregeln werden von der Kommission nach dem in Artikel 65 Absatz 3 genannten Verfahren festgelegt.

*Artikel 42***Mitglieder der Beschwerdekammern**

- (1) Die Amtszeit der Mitglieder der Beschwerdekammern einschließlich der Vorsitzenden und der Stellvertreter beträgt fünf Jahre. Wiederernennung ist zulässig.
- (2) Die Mitglieder der Beschwerdekammern genießen Unabhängigkeit. Bei ihren Entscheidungen sind sie an keinerlei Weisungen gebunden.
- (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 schwer wiegenden Gründen von der Kommission nach Stellungnahme des Verwaltungsrats durch einen entsprechenden Beschluss ihres Amtes enthoben oder aus der Liste qualifizierter Bewerber gestrichen werden.

▼B*Artikel 43***Ausschluss und Ablehnung**

(1) Die Mitglieder der Beschwerdekammern dürfen nicht an einem Beschwerdeverfahren mitwirken, das ihre persönlichen Interessen berührt oder wenn sie vorher als Vertreter eines an diesem Verfahren Beteiligten tätig gewesen sind oder wenn sie an der Entscheidung in der Vorinstanz 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) Die Mitglieder der Beschwerdekammern können von jedem am Beschwerdeverfahren Beteiligten aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe oder wegen der Besorgnis der Befangenheit abgelehnt werden. 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 Beschwerdekammern entscheiden über das Vorgehen in den Fällen der Absätze 2 und 3 ohne Mitwirkung des betroffenen Mitglieds. Das betroffene Mitglied wird bei dieser Entscheidung durch seinen Stellvertreter in der Beschwerdekammer ersetzt.

*Artikel 44***Beschwerdefähige Entscheidungen****▼M2**

(1) Entscheidungen der Agentur nach den Artikeln 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 oder 64 sind mit der Beschwerde anfechtbar.

▼B

(2) Eine Beschwerde nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels 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 zusammen mit der Endentscheidung beschwerdefähig, sofern nicht in der Entscheidung die gesonderte Beschwerde vorgesehen ist.

*Artikel 45***Beschwerdeberechtigte**

Jede natürliche oder juristische Person kann gegen die an sie ergangenen Entscheidungen sowie gegen diejenigen Entscheidungen Beschwerde einlegen, die, obwohl sie als an eine andere Person gerichtete Entscheidung ergangen sind, sie unmittelbar und individuell betreffen. Die Verfahrensbeteiligten sind in dem Beschwerdeverfahren parteifähig.

▼ B*Artikel 46***Frist und Form**

Die Beschwerde ist zusammen mit der Begründung innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe der Maßnahmen an die betreffende Person oder, sofern eine solche Bekanntgabe nicht erfolgt ist, innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem die betreffende Person von der Maßnahme Kenntnis erlangt hat, schriftlich bei der Agentur einzulegen.

*Artikel 47***Abhilfe**

(1) Erachtet der Exekutivdirektor die Beschwerde als zulässig und begründet, so hat er die Entscheidung zu korrigieren. Dies gilt nicht, wenn dem Beschwerdeführer ein anderer am Beschwerdeverfahren Beteiligter gegenübersteht.

(2) Wird die Entscheidung innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerdebegründung nicht korrigiert, so entscheidet die Agentur umgehend, ob sie gemäß Artikel 44 Absatz 2 Satz 2 den Vollzug der angefochtenen Entscheidung aussetzt, und legt die Beschwerde der Beschwerdekammer vor.

*Artikel 48***Prüfung der Beschwerde**

(1) Ist die Beschwerde zulässig, so prüft die Beschwerdekammer, ob die Beschwerde 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 eine Stellungnahme zu ihren Bescheiden oder zu den Schriftsätzen der anderen am Beschwerdeverfahren Beteiligten einzureichen. Die am Beschwerdeverfahren Beteiligten haben das Recht, mündliche Erklärungen abzugeben.

*Artikel 49***Beschwerdeentscheidungen**

Die Beschwerdekammer wird entweder im Rahmen der Zuständigkeit der Agentur tätig oder verweist die Angelegenheit an die zuständige Stelle der Agentur zurück. Diese ist an die Entscheidung der Beschwerdekammer gebunden.

*Artikel 50***Klagen vor dem Gerichtshof**

(1) Beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften kann Klage erhoben werden, um die Nichtigkeitserklärung von für Dritte rechtsverbindlichen Akten der Agentur zu erwirken, um eine ungerechtfertigte Untätigkeit feststellen zu lassen oder um für Schäden, die die Agentur in Ausübung ihrer Tätigkeiten verursacht hat, Schadenersatz zu erlangen.

▼ M2

(2) Nichtigkeitsklagen beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 oder 64 sind erst zulässig, nachdem alle internen Beschwerdeverfahren der Agentur ausgeschöpft wurden.

▼ B

(3) Die Agentur hat die Maßnahmen zu ergreifen, die sich aus dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften ergeben.

*Artikel 51***Unmittelbare Klage**

Die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaftsorgane können beim Gerichtshof unmittelbar Klage gegen Entscheidungen der Agentur erheben.

*ABSCHNITT III**Arbeitsweise**Artikel 52***Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen**

(1) ► **M2** So bald wie möglich nach Inkrafttreten dieser Verordnung legt der Verwaltungsrat transparente Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen, zulässigen Nachweisverfahren und Anleitungen nach Artikel 18 Buchstaben a und c fest. ◀

Die Verfahren umfassen Folgendes:

- a) Heranziehung des in den Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten vorhandenen Sachverständigen;
- b) soweit erforderlich, Einbeziehung geeigneter Sachverständiger aus den betroffenen Kreisen;
- c) Gewährleistung dafür, dass die Agentur Dokumente veröffentlicht und die betroffenen Kreise auf breiter Grundlage nach einem Zeitplan und einem Verfahren anhört, das die Agentur auch dazu verpflichtet, schriftlich zum Anhörungsprozess Stellung zu nehmen.

▼ M2

(2) Erarbeitet die Agentur nach Artikel 19 Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen, zulässige Nachweisverfahren und Anleitungen, die von den Mitgliedstaaten anzuwenden sind, so sieht sie ein Verfahren für die Anhörung der Mitgliedstaaten vor. Zu diesem Zweck kann sie eine Arbeitsgruppe einrichten, in die jeder Mitgliedstaat einen Sachverständigen entsenden kann.

▼ B

(3) Die in Artikel 18 Buchstaben a und c genannten Maßnahmen sowie die Verfahren, die nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegt werden, werden in einer amtlichen Veröffentlichung der Agentur veröffentlicht.

(4) Es werden besondere Verfahren festgelegt, mit denen Sofortmaßnahmen der Agentur als Reaktion auf ein Sicherheitsproblem geregelt und die einschlägigen betroffenen Kreise über die von ihnen zu treffenden Maßnahmen unterrichtet werden.

*Artikel 53***Verfahren für Einzelentscheidungen**

(1) Der Verwaltungsrat legt transparente Verfahren für Einzelentscheidungen nach Artikel 18 Buchstabe d fest.

▼B

Im Rahmen dieser Verfahren

- a) wird gewährleistet, dass natürliche oder juristische Personen, an die sich die Entscheidung richten soll, und alle anderen Kreise, die unmittelbar und individuell betroffen sind, angehört werden;
 - b) wird die Bekanntgabe der Entscheidung an natürliche oder juristische Personen sowie die Veröffentlichung der Entscheidung geregelt;
 - c) werden 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.
 - d) wird gewährleistet, dass die Entscheidung begründet wird.
- (2) Der Verwaltungsrat legt unter gebührender Beachtung des Beschwerdeverfahrens Verfahren für die Einzelheiten der Bekanntmachung von Entscheidungen fest.
- (3) Es werden besondere Verfahren festgelegt, mit denen Sofortmaßnahmen der Agentur als Reaktion auf ein Sicherheitsproblem geregelt und die einschlägigen betroffenen Kreise über die von ihnen zu treffenden Maßnahmen unterrichtet werden.

*Artikel 54***Inspektionen in den Mitgliedstaaten**

- (1) Unbeschadet der der Kommission durch den Vertrag übertragenen Durchführungsbefugnisse unterstützt die Agentur die Kommission bei der Überwachung der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen, indem sie bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Inspektionen zur Kontrolle der Normung gemäß Artikel 24 Absatz 1 durchführt. Zu diesem Zweck sind die nach dieser Verordnung bevollmächtigten Bediensteten und die Personen, die von den an den Inspektionen beteiligten nationalen Behörden abgestellt sind, befugt, im Einklang mit den Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats
- a) einschlägige Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstiges Material zu prüfen, das für die Erreichung eines Flugsicherheitsniveaus gemäß dieser Verordnung relevant ist;
 - b) Kopien oder Auszüge dieser Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstigen Materials anzufertigen;
 - c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern;
 - d) einschlägige Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel zu betreten.
- (2) Die Bediensteten der Agentur, die zu den Inspektionen nach Absatz 1 bevollmächtigt sind, üben ihre Befugnisse unter Vorlage einer schriftlichen Vollmacht aus, in der Gegenstand und Zweck der Inspektion sowie das Datum ihres Beginns angegeben sind. Die Agentur unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat rechtzeitig über die bevorstehende Inspektion und die Identität der bevollmächtigten Bediensteten.
- (3) Der betreffende Mitgliedstaat unterwirft sich den Inspektionen und stellt sicher, dass betroffene Stellen und Personen bei den Inspektionen mitarbeiten.
- (4) Wird aufgrund einer Inspektion gemäß diesem Artikel die Inspektion eines Unternehmens oder einer Unternehmensvereinigung erforderlich, so gilt Artikel 55. Widersetzt sich ein Unternehmen einer solchen Inspektion, so leistet der betreffende Mitgliedstaat den von der Agentur bevollmächtigten Bediensteten die notwendige Unterstützung, um ihnen die Durchführung der Inspektion zu ermöglichen.

▼B

(5) Berichte, die gemäß diesem Artikel erstellt wurden, werden in der (den) Amtssprache(n) des Mitgliedstaats vorgelegt, in dem die Inspektion stattgefunden hat.

*Artikel 55***Untersuchung in Unternehmen**

(1) ► **M2** Die Agentur kann selbst alle notwendigen Untersuchungen von Unternehmen nach den Artikeln 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 sowie Artikel 24 Absatz 2 durchführen oder die nationalen Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen damit betrauen. ◀ Diese Untersuchungen erfolgen im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, in denen sie durchzuführen sind. Zu diesem Zweck sind die nach dieser Verordnung bevollmächtigten Personen befugt,

- a) einschlägige Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstiges Material zu prüfen, das für die Erfüllung der Aufgaben der Agentur relevant ist;
- b) Kopien oder Auszüge dieser Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstigen Materials anzufertigen;
- c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern;
- d) einschlägige Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel der Unternehmen zu betreten;
- e) Inspektionen von Luftfahrzeugen in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten durchzuführen.

(2) Die zu den Untersuchungen nach Absatz 1 bevollmächtigten Personen üben ihre Befugnisse unter Vorlage einer schriftlichen Vollmacht aus, in der Gegenstand und Zweck der Untersuchung angegeben sind.

(3) Die Agentur unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Untersuchung erfolgen soll, rechtzeitig über die bevorstehende Untersuchung und die Identität der bevollmächtigten Personen. Bedienstete des betreffenden Mitgliedstaats unterstützen auf Antrag der Agentur die bevollmächtigten Personen bei der Durchführung ihrer Aufgaben.

*Artikel 56***Jährliches Arbeitsprogramm**

Das jährliche Arbeitsprogramm bezweckt, die fortlaufende Verbesserung der europäischen Flugsicherheit zu fördern, und trägt den Zielen, dem Auftrag und den Aufgaben der Agentur, die in dieser Verordnung festgelegt sind, Rechnung. Es wird klar angegeben, welche Aufträge und Aufgaben der Agentur im Vergleich zum Vorjahr hinzugefügt, geändert oder zurückgenommen worden sind.

Bei der Gestaltung des jährlichen Arbeitsprogramms wird die Methode zugrunde gelegt, die von der Kommission im Rahmen des maßnahmenbezogenen Managements (ABM) verwendet wird.

*Artikel 57***Jahresbericht**

Im Jahresbericht wird dargelegt, wie die Agentur ihr jährliches Arbeitsprogramm umgesetzt hat. Es wird klar angegeben, welche Aufträge und Aufgaben der Agentur im Vergleich zum Vorjahr hinzugefügt, geändert oder zurückgenommen worden sind.

▼B

Darin werden die von der Agentur durchgeführten Maßnahmen aufgezeigt und deren Ergebnisse im Hinblick auf die vorgegebenen Ziele und den dafür festgelegten Zeitplan, die mit diesen Maßnahmen verbundenen Risiken, den Ressourceneinsatz und die allgemeine Arbeitsweise der Agentur bewertet.

*Artikel 58***Transparenz und Kommunikation**

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 findet auf die Dokumente der Agentur Anwendung.

(2) Die Agentur kann von sich aus die Kommunikation in ihren Aufgabenbereichen übernehmen. Sie stellt insbesondere sicher, dass zusätzlich zu der Veröffentlichung nach Artikel 52 Absatz 3 die Öffentlichkeit und die betroffenen Kreise rasch objektive, zuverlässige und leicht verständliche Informationen über ihre Arbeit erhalten.

(3) Jede natürliche oder juristische Person kann sich in jeder der in Artikel 314 des Vertrags genannten Sprachen schriftlich an die Agentur wenden. Die natürliche oder juristische Person hat Anspruch auf eine Antwort in derselben Sprache.

(4) Die Informationen, von denen die Agentur nach dieser Verordnung Kenntnis erhält, unterliegen der 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⁽¹⁾.

*ABSCHNITT IV***Finanzvorschriften***Artikel 59***Haushalt**

(1) Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus

- a) einem Beitrag der Gemeinschaft,
- b) einem Beitrag jedes europäischen Drittlands, mit dem die Gemeinschaft Übereinkünfte gemäß Artikel 66 geschlossen hat,
- c) den Gebühren, die Antragsteller und Inhaber von Zulassungen bzw. Zeugnissen und Genehmigungen der Agentur zahlen,
- d) Entgelten für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Dienstleistungen sowie
- e) allen freiwilligen Finanzbeiträgen von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Einrichtungen, sofern diese Beiträge die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen.

(2) Die Ausgaben der Agentur umfassen die Ausgaben für Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebsaufwendungen.

(3) Einnahmen und Ausgaben sind auszugleichen.

(4) Der Haushalt für Vorschriftenerstellung und die für Zertifizierungstätigkeiten erhobenen und eingezogenen Gebühren müssen getrennt im Haushalt der Agentur ausgewiesen werden.

⁽¹⁾ ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

▼B

(5) Auf der Grundlage eines Entwurfs eines Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben stellt der Verwaltungsrat jedes Jahr den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Haushaltsjahr auf.

(6) Der in Absatz 4 genannte Voranschlag umfasst auch einen vorläufigen Stellenplan und wird der Kommission und den Staaten, mit denen die Gemeinschaft Übereinkünfte gemäß Artikel 66 geschlossen hat, zusammen mit dem vorläufigen Arbeitsprogramm spätestens am 31. März durch den Verwaltungsrat zugeleitet.

(7) Die Kommission übermittelt den Voranschlag zusammen mit dem Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union der Haushaltsbehörde.

(8) Die Kommission setzt auf der Grundlage des Voranschlags die von ihr für erforderlich erachteten Mittelansätze für den Stellenplan und den Betrag des Zuschusses aus dem Gesamthaushaltsplan in den Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union ein, den sie gemäß Artikel 272 des Vertrags der Haushaltsbehörde vorlegt.

(9) Die Haushaltsbehörde bewilligt die Mittel für den Zuschuss für die Agentur. Die Haushaltsbehörde stellt den Stellenplan der Agentur fest.

(10) Der Haushaltsplan wird vom Verwaltungsrat festgestellt. Er wird endgültig, wenn der Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union endgültig festgestellt ist. Er wird gegebenenfalls entsprechend angepasst.

(11) Der Verwaltungsrat unterrichtet die Haushaltsbehörde schnellstmöglich über alle von ihm geplanten Vorhaben, die erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Finanzierung des Haushaltsplans haben könnten, was insbesondere für Immobilienvorhaben wie die Anmietung oder den Erwerb von Gebäuden gilt. Er setzt die Kommission von diesen Vorhaben in Kenntnis.

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 60***Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans**

(1) Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus.

(2) Spätestens am 1. März nach dem Ende des Haushaltsjahres übermittelt der Rechnungsführer der Agentur dem Rechnungsführer der Kommission die vorläufigen Rechnungen zusammen mit dem Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement für das abgeschlossene Haushaltsjahr. Der Rechnungsführer der Kommission konsolidiert die vorläufigen Rechnungen der Organe und dezentralisierten Einrichtungen gemäß Artikel 128 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates vom 25. Juni 2002 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ABl. L 248 vom 16.9.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1525/2007 (ABl. L 343 vom 27.12.2007, S. 9).

▼B

- (3) Spätestens am 31. März nach dem Ende des Haushaltsjahrs übermittelt der Rechnungsführer der Kommission dem Rechnungshof die vorläufigen Rechnungen der Agentur zusammen mit dem Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement für das abgeschlossene Haushaltsjahr. Der Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement für das Haushaltsjahr geht auch dem Europäischen Parlament und dem Rat zu.
- (4) Nach Eingang der Bemerkungen des Rechnungshofes zu den vorläufigen Rechnungen der Agentur gemäß Artikel 129 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 stellt der Exekutivdirektor in eigener Verantwortung die endgültigen Jahresabschlüsse der Agentur auf und legt sie dem Verwaltungsrat zur Stellungnahme vor.
- (5) Der Verwaltungsrat gibt eine Stellungnahme zu den endgültigen Jahresabschlüssen der Agentur ab.
- (6) Der Exekutivdirektor leitet diese endgültigen Jahresabschlüsse zusammen mit der Stellungnahme des Verwaltungsrats spätestens am 1. Juli nach dem Ende Haushaltsjahrs dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof zu.
- (7) Die endgültigen Jahresabschlüsse werden veröffentlicht.
- (8) Der Exekutivdirektor übermittelt dem Rechnungshof spätestens am 30. September eine Antwort auf seine Bemerkungen. Diese Antwort geht auch dem Verwaltungsrat zu.
- (9) Der Exekutivdirektor unterbreitet dem Europäischen Parlament auf dessen Anfrage hin gemäß Artikel 146 Absatz 3 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 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 30. April des Jahres N + 2 Entlastung zur Ausführung des Haushaltsplans für das Jahr N.

*Artikel 61***Betrugsbekämpfung**

- (1) Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) ⁽¹⁾ ohne Einschränkung Anwendung.
- (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) ⁽²⁾ bei und erlässt unverzüglich die entsprechenden Vorschriften, die für sämtliche Mitarbeiter der Agentur gelten.
- (3) Die Finanzierungsbeschlüsse sowie die sich daraus ergebenden Durchführungsverträge und -instrumente sehen ausdrücklich vor, dass der Rechnungshof und das OLAF erforderlichenfalls eine Vor-Ort-Kontrolle bei den Empfängern der Mittel der Agentur sowie bei den verteilenden Stellen durchführen können.

⁽¹⁾ ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

▼B*Artikel 62***Bewertung**

- (1) Der Verwaltungsrat gibt vor Ablauf von drei Jahren nach der Aufnahme der Arbeit durch die Agentur und danach alle fünf Jahre eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung dieser Verordnung in Auftrag.
- (2) Im Rahmen der Bewertung ist zu prüfen, wie effizient die Agentur ihren Auftrag erfüllt. Desgleichen ist zu beurteilen, inwieweit diese Verordnung, die Agentur und ihre Arbeitsweise zu einem hohen Niveau der zivilen Flugsicherheit beigetragen haben. Bei der Bewertung werden die Standpunkte der beteiligten Kreise auf europäischer wie auf nationaler Ebene berücksichtigt.
- (3) Die Ergebnisse der Bewertung werden dem Verwaltungsrat übermittelt; dieser legt der Kommission Empfehlungen für Änderungen dieser Verordnung, der Agentur und deren Arbeitsweise vor, die diese zusammen mit ihrer Stellungnahme und geeigneten Vorschlägen dem Europäischen Parlament und dem Rat übermitteln kann. Gegebenenfalls ist ein Aktionsplan mit Zeitplan beizufügen. Die Ergebnisse und die Empfehlungen sind zu veröffentlichen.

*Artikel 63***Finanzvorschriften**

Der Verwaltungsrat erlässt nach Konsultation der Kommission die für die Agentur geltende Finanzregelung. Diese darf von der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2343/2002 der Kommission vom 19. November 2002 betreffend die Rahmenfinanzregelung für Einrichtungen gemäß Artikel 185 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften⁽¹⁾ nur abweichen, wenn besondere Merkmale der Funktionsweise der Agentur es erfordern und nachdem die Kommission dem zugestimmt hat.

*Artikel 64***Gebühren und Entgelte**

- (1) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieses Artikels durch Ergänzung in Bezug auf die Gebührenordnung werden nach dem in Artikel 65 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
- (2) Die Kommission konsultiert den Verwaltungsrat zum Entwurf der Maßnahmen gemäß Absatz 1.
- (3) Die Maßnahmen gemäß Absatz 1 bestimmen insbesondere die Tatbestände, für die nach Artikel 59 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 Ausstellung und Verlängerung von Zulassungen bzw. Zeugnissen sowie die damit zusammenhängenden Tätigkeiten der fortlaufenden Aufsicht;
 - b) die Erbringung von Dienstleistungen; dabei sind die tatsächlichen Kosten der Erbringung im Einzelfall zugrunde zu legen;

⁽¹⁾ ABl. L 357 vom 31.12.2002, S. 72.

▼B

c) die Bearbeitung von Beschwerden.

Alle Gebühren und Entgelte werden in Euro ausgedrückt und sind in Euro zahlbar.

(5) Die Höhe der Gebühren und Entgelte ist so zu bemessen, dass die Einnahmen hieraus grundsätzlich die vollen Kosten der erbrachten Leistungen decken. Diese Gebühren und Entgelte, einschließlich der 2007 eingenommenen, sind zweckgebundene Einnahmen der Agentur.

KAPITEL IV
SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 65

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(5) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Absatz 5 Buchstabe b sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Die Zeiträume nach Artikel 5a Absatz 3 Buchstabe c, Absatz 4 Buchstabe b und Absatz 4 Buchstabe e des Beschlusses 1999/468/EG werden auf 20 Tage festgesetzt.

(6) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absatz 1, Absatz 2, Absatz 4, Absatz 5 Buchstabe b und Absatz 6 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(7) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 6 des Beschlusses 1999/468/EG.

Vor der Beschlussfassung hört die Kommission den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Ausschuss.

Der Zeitraum nach Artikel 6 Buchstabe b des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

Befasst ein Mitgliedstaat den Rat mit einem Beschluss der Kommission, so kann der Rat mit qualifizierter Mehrheit binnen drei Monaten einen anders lautenden Beschluss fassen.

▼M2

Artikel 65a

Abänderungen

Im Einklang mit den Bestimmungen des Vertrags schlägt die Kommission vor, die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 zu ändern, um den Vorschriften der vorliegenden Verordnung Rechnung zu tragen.

*Artikel 66***Beteiligung europäischer Drittländer**

Die Agentur steht der Beteiligung europäischer Drittländer offen, die Vertragsparteien des Abkommens von Chicago sind und mit der Europäischen Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen sie das Gemeinschaftsrecht auf dem von dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen erfassten Gebiet übernehmen und anwenden.

Gemäß den einschlägigen Bestimmungen dieser Übereinkünfte werden Vereinbarungen erarbeitet, die unter anderem Art und Umfang der Beteiligung dieser Länder an den Arbeiten der Agentur sowie detaillierte Regeln dafür, einschließlich Bestimmungen zu Finanzbeiträgen und Personal, festlegen.

*Artikel 67***Aufnahme der Tätigkeiten der Agentur**

(1) Die Agentur nimmt die ihr nach Artikel 20 obliegenden Zulassungsaufgaben ab dem 28. September 2003 auf. Bis zu diesem Zeitpunkt wenden die Mitgliedstaaten weiterhin die einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften an.

(2) Während einer zusätzlichen Übergangszeit von 42 Monaten ab dem in Absatz 1 genannten Zeitpunkt können die Mitgliedstaaten abweichend von den Artikeln 5, 6, 12 und 20 unter den Bedingungen, die die Kommission in den entsprechenden Maßnahmen festlegt, weiterhin Zulassungen bzw. Zeugnisse und Genehmigungen ausstellen. Für den Fall, dass die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang Zulassungen bzw. Zeugnisse auf der Grundlage von Zulassungen bzw. Zeugnissen ausstellen, die Drittländer erteilt haben, wird in den Maßnahmen der Kommission den in Artikel 12 Absatz 2 Buchstaben b und c niedergelegten Grundsätzen gebührend Rechnung getragen.

*Artikel 68***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen fest. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

*Artikel 69***Aufhebung**

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 wird unbeschadet des Unterabsatzes 2 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach der Entsprechungstabelle in Anhang VI zu lesen.

(2) Die Richtlinie 91/670/EWG wird mit Inkrafttreten der in Artikel 7 Absatz 6 genannten Maßnahmen aufgehoben.

(3) Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 wird mit Inkrafttreten der entsprechenden in Artikel 8 Absatz 5 genannten Maßnahmen gestrichen.

▼B

(4) Für Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Organisationen und Personen, deren Zulassung gemäß den in den Absätzen 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels genannten Vorschriften erteilt oder anerkannt worden ist, gilt Artikel 11.

(5) Die Richtlinie 2004/36/EG wird mit Inkrafttreten der in Artikel 10 Absatz 5 der vorliegenden Verordnung genannten Maßnahmen unbeschadet der in Artikel 8 Absatz 2 jener Richtlinie genannten Durchführungsbestimmungen aufgehoben.

*Artikel 70***Inkrafttreten**

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

Die Artikel 5, 6, 7, 8, 9 und 10 gelten ab den in den jeweiligen Durchführungsbestimmungen vorgesehenen Zeitpunkten, spätestens aber ab 8. April 2012.

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



ANHANG I

Grundlegende Anforderungen an die Lufttüchtigkeit gemäß Artikel 5

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.a. Tragende Teile und Werkstoffe: 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 aufrechterhalten werden.
 - 1.a.1. 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.
 - 1.a.1.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.
 - 1.a.1.b. Belastungen und mögliche Ausfälle aufgrund von Notlandungen oder Notwasserungen sind zu berücksichtigen.
 - 1.a.1.c. Dynamische Effekte sind durch das Antwortverhalten der Struktur auf diese Belastungen abzudecken.
 - 1.a.2. Das Luftfahrzeug darf keine aeroelastische Instabilität und keine übermäßigen Vibrationen aufweisen.
 - 1.a.3. 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.a.4. Die Auswirkungen zyklischer Belastung, Beeinträchtigungen durch Umwelteinflüsse, Unfallschäden und Einzelschäden dürfen 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.b. Antrieb: 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.
 - 1.b.1. 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.b.2. 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.b.3. 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.

▼ B

- 1.b.4. Alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Anforderungen an die sichere und ordnungsgemäße Verbindung zwischen dem Antriebssystem und dem Luftfahrzeug sind bekannt zu machen.
- 1.c. Systeme und Ausrüstungen
 - 1.c.1. Das Luftfahrzeug darf keine konstruktiven Eigenschaften oder Einzelheiten aufweisen, die erfahrungsgemäß gefährlich sind.
 - 1.c.2. Das Luftfahrzeug und alle Systeme, Ausrüstungen und Geräte, die für die Musterzulassung 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, der Ausrüstung oder des Geräts gebührend Rechnung zu tragen ist. Andere Systeme, Ausrüstungen und Geräte, 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, Ausrüstungen oder Geräte nicht beeinträchtigen. Systeme, Ausrüstungen und Geräte müssen ohne außergewöhnliche Fähigkeiten mit normalem Kraftaufwand bedienbar sein.
 - 1.c.3. Systeme, Ausrüstungen und zugehörige Geräte 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.c.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.c.5. Es müssen konstruktive Vorkehrungen getroffen werden, um Gefahren für das Luftfahrzeug und die Insassen aufgrund von hinreichend wahrscheinlichen Bedrohungen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Luftfahrzeugs zu minimieren; hierzu zählt auch der Schutz vor der Möglichkeit, dass bei Luftfahrzeugbauteilen erhebliche Störungen auftreten oder dass sie auseinanderbrechen.
- 1.d. Erhaltung der Lufttüchtigkeit
 - 1.d.1. Es sind Anweisungen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit aufzustellen, um zu gewährleisten, dass der Lufttüchtigkeitszustand des Luftfahrzeugs nach der Zulassung über die gesamte Betriebslebensdauer des Luftfahrzeugs aufrechterhalten wird.
 - 1.d.2. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um die Inspektion, die Einstellung, das Schmieren, den Ausbau oder den Austausch von Teilen und Geräten zu ermöglichen, soweit dies für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlich ist.
 - 1.d.3. Die Anweisungen für die Erhaltung 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.d.4. Die Anweisungen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit müssen Angaben zur Beschränkung der Lufttüchtigkeit enthalten, in denen jeweils verbindliche Austauschfristen, Inspektionsintervalle und entsprechende Verfahrensanweisungen für die Inspektion festgelegt werden.

▼ B

2. *Auf die Lufttüchtigkeit bezogene Aspekte des Betriebs der Erzeugnisse*
- 2.a. 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:
 - 2.a.1. 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.
 - 2.a.2. Das Luftfahrzeug muss unter allen vorgesehenen Betriebsbedingungen, auch nach Ausfall eines oder gegebenenfalls mehrerer Antriebssysteme, 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.
 - 2.a.3. 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.
 - 2.a.4. 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.
 - 2.a.5. Es sind Verfahrensanweisungen für Normalbetrieb, Ausfallzustände und Notfallsituationen zu erstellen.
 - 2.a.6. Es müssen dem Typ angepasste Warnvorrichtungen oder andere Präventionsvorkehrungen, die ein Überschreiten des normalen Flugleistungsbereichs verhindern sollen, vorhanden sein.
 - 2.a.7. Die Eigenschaften des Luftfahrzeugs und seiner Systeme müssen ein sicheres Beenden von Grenzflugzuständen, die möglicherweise erreicht werden, gestatten.
- 2.b. Die Angaben zu Betriebsgrenzen und andere Informationen, die für den sicheren Betrieb erforderlich sind, müssen den Besatzungsmitgliedern zugänglich gemacht werden.
- 2.c. Der Betrieb von Erzeugnissen muss vor Gefahren durch widrige äußere oder innere Einflüsse, einschließlich Umwelteinflüssen, geschützt werden.
 - 2.c.1. Insbesondere darf die während des Betriebs des Erzeugnisses begründet zu erwartende Einwirkung von Phänomenen wie schlechtes Wetter, Blitzschlag, Vogelschlag, hochfrequente Strahlungsfelder, Ozon usw. zu keinem unsicheren Zustand führen.
 - 2.c.2. Die Fluggasträume müssen für die Fluggäste 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.

▼B

- 2.c.3. Die Flugbesatzungsräume müssen so ausgelegt sein, dass 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 (einschließlich natürlicher Personen, die im Rahmen des Entwurfs, der Herstellung oder der Instandhaltung tätig werden)*
- 3.a. Eine Organisationszulassung wird erteilt, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - 3.a.1. 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.
 - 3.a.2. Die Organisation führt ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit zu gewährleisten, und strebt die fortlaufende Verbesserung dieses Systems an.
 - 3.a.3. Die Organisation trifft Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, soweit dies erforderlich ist, um die fortdauernde Einhaltung der grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit zu gewährleisten.
 - 3.a.4. Die Organisation richtet ein System zur Meldung und/oder Bearbeitung von Vorfällen ein, das in den Rahmen des Managementsystems nach Abschnitt 3.a.2 und der Vereinbarungen nach Abschnitt 3.a.3 eingebunden wird, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit der Erzeugnisse zu leisten.
- 3.b. Im Falle von Organisationen für Instandhaltungsausbildung gelten die Bedingungen der Abschnitte 3.a.3 und 3.a.4 nicht.



ANHANG II

Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 4

Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 gilt nicht für Luftfahrzeuge, die zu mindestens einer der nachfolgenden Kategorien gehören:

- a) historische Luftfahrzeuge, die folgende Kriterien erfüllen:
 - i) technisch weniger komplizierte Luftfahrzeuge,
 - deren ursprüngliche Auslegung vor dem 1.1.1955 festgelegt wurde und
 - deren Produktion vor dem 1.1.1975 eingestellt wurde,
 oder
 - ii) Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung
 - aufgrund der Teilnahme an einem bemerkenswerten historischen Ereignis oder
 - 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) Luftfahrzeuge, die zu mindestens 51 % von einem Amateur oder einer Amateurrvereinigung 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, Hubschrauber und Motorgleitschirme 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 oder
 - ii) 450 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder
 - iii) 330 kg im Fall von einsitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern oder
 - 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) 315 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem
 und, bei Flächenflugzeugen, mit einer Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS (Calibrated Air Speed — berichtigte Fluggeschwindigkeit);
- f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 560 kg;
- g) Segel- und Gleitflugzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Fall von einsitzigen bzw. 100 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) unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von nicht mehr als 150 kg;
 - j) sonstige Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse (einschließlich Kraftstoff) von nicht mehr als 70 kg.



ANHANG III

Grundlegende Anforderungen für die Erteilung von Pilotenlizenzen gemäß Artikel 7

1. *Ausbildung*
 - 1.a. *Allgemeines*
 - 1.a.1. 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.b. *Theoretische Kenntnisse*
 - 1.b.1. 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:
 - i) Luftrecht;
 - ii) allgemeine Flugzeugkunde;
 - iii) technische Fragen im Zusammenhang mit der Luftfahrzeugkategorie;
 - iv) Flugleistung und Flugplanung;
 - v) menschliches Leistungsvermögen und dessen Grenzen;
 - vi) Meteorologie;
 - vii) Navigation;
 - viii) betriebliche Verfahren einschließlich Ressourcenmanagement;
 - ix) Grundlagen des Fliegens;
 - x) Sprechfunkverkehr und
 - xi) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern.
 - 1.c. *Nachweis und Aufrechterhaltung theoretischer Kenntnisse*
 - 1.c.1. Der Erwerb und das Vorhandensein theoretischer Kenntnisse müssen durch eine ständige Bewertung während der Ausbildung und gegebenenfalls durch Prüfungen nachgewiesen werden.
 - 1.c.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.d. *Praktische Fertigkeiten*
 - 1.d.1. 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:
 - i) Flugvorbereitung und -durchführung, einschließlich Luftfahrzeugleistung, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Wartung des Luftfahrzeugs, Kraftstoffplanung, Wetterbeurteilung, Streckenplanung, Luftraumbeschränkungen und Verfügbarkeit der Start- und Landebahn;
 - ii) Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren;
 - iii) Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen;
 - iv) Führen des Luftfahrzeugs nach Sichtmerkmalen;

▼ B

- v) Flugmanöver, einschließlich kritischer Situationen und damit zusammenhängender „Upset“-Manöver, soweit technisch durchführbar;
 - vi) Starts und Landungen mit und ohne Seitenwind;
 - vii) Führen des Luftfahrzeugs ausschließlich nach Instrumenten, entsprechend der Art der Tätigkeit;
 - viii) Betriebsverfahren, einschließlich Teamfähigkeit und Ressourcenmanagement, je nach Art des Betriebs (Alleinbetrieb oder Flugbesatzung mit mehreren Mitgliedern);
 - ix) Navigation und Anwendung der Luftverkehrsregeln und verwandter Verfahren nach Sichtmerkmalen oder unter Einsatz von Navigationshilfen;
 - x) außergewöhnliche und Notverfahren, einschließlich simulierter Ausfälle der Luftfahrzeugausrüstung;
 - xi) Einhaltung von Flugverkehrs- und Sprechfunkverkehrsverfahren;
 - xii) Besonderheiten der Luftfahrzeugmuster oder Luftfahrzeugklassen;
 - xiii) zusätzliche Schulung praktischer Fertigkeiten, die gegebenenfalls zur Minderung der Risiken bei bestimmten Tätigkeiten erforderlich sind, und
 - xiv) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern; dabei sind geeignete Bewertungsmethoden in Verbindung mit der Bewertung der technischen Fertigkeiten anzuwenden.
- 1.e. **Nachweis und Aufrechterhaltung praktischer Fertigkeiten**
- 1.e.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:
- i) Führen des Luftfahrzeugs innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
 - ii) gleichmäßige und exakte Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
 - iii) gutes Urteilsvermögen und ordnungsgemäße Flugzeugführung;
 - iv) Anwendung der Luftfahrtkenntnisse;
 - v) Beherrschung des Luftfahrzeugs zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung der Verfahren oder Flugmanöver jederzeit gewährleistet ist, und
 - vi) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern; dabei sind geeignete Bewertungsmethoden in Verbindung mit der Bewertung der technischen Fertigkeiten anzuwenden.
- 1.e.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.f. **Sprachkenntnisse**
- Ein Pilot muss Sprachkenntnisse auf einem Niveau nachweisen, das den im Luftfahrzeug ausgeführten Aufgaben entspricht. Die nachgewiesenen Kenntnisse umfassen Folgendes:
- i) Fähigkeit zum Verstehen von Wetterinformationsunterlagen,
 - ii) Benutzung von Strecken-, An- und Abflugkarten und zugehörigen luftfahrttechnischen Informationsunterlagen und

▼B

- iii) Fähigkeit zur Verständigung mit anderen Flugbesatzungsmitgliedern und Flugsicherungsdiensten in allen Flugphasen einschließlich Flugvorbereitung.

1.g. 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 Luftfahrzeuggestaltung und des Systemverhaltens muss dem Luftfahrzeug in angemessener Weise entsprechen.

1.h. Ausbildungslehrgang

1.h.1. Die Ausbildung muss in Form eines Ausbildungslehrgangs erfolgen.

1.h.2. Ein Ausbildungslehrgang muss folgende Bedingungen erfüllen:

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

1.i. Lehrberechtigte

1.i.1. Theoretische Ausbildung

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

- i) über geeignete Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet verfügen und
- ii) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können.

1.i.2. Flugpraktische Ausbildung und Ausbildung an Flugsimulatoren

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

- i) die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen besitzen,
- ii) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können,
- iii) über Erfahrungen in der Vermittlung der Flugmanöver und -verfahren verfügen, für die die flugpraktische Ausbildung erfolgen soll,
- iv) nachweislich über die Lehrfähigkeit in den entsprechenden flugpraktischen Bereichen verfügen, einschließlich Flugvor- und -nachbereitung sowie Unterricht in Schulungsräumen, und
- v) 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.

▼ B

- 1.j. **Prüfer**
- 1.j.1. Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Piloten verantwortliche Personen müssen
- i) die Anforderungen für Fluglehrer oder für Lehrer für Flugsimulatoren erfüllen,
 - ii) befähigt sein, die Leistung eines Piloten zu beurteilen und Flugprüfungen und Kontrollen durchzuführen.
2. *Erforderliche Erfahrung*
- 2.a.1. 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 den Durchführungsbestimmungen vorgesehen ist, dass die entsprechenden Fertigkeiten nach Abschnitt 1.e nachzuweisen sind.
3. *Ausbildungseinrichtungen*
- 3.a. **Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen**
- 3.a.1. Eine Einrichtung zur Ausbildung von Piloten muss folgende Anforderungen erfüllen:
- i) 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.
 - ii) Sie muss ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und die Ausbildungsstandards einführen, das System aufrechterhalten und seine fortlaufende Verbesserung anstreben und
 - iii) gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen treffen, um die kontinuierliche Einhaltung der oben genannten Anforderungen zu gewährleisten.
4. *Flugmedizinische Tauglichkeit*
- 4.a. **Medizinische Kriterien**
- 4.a.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,
- i) die zum Führen eines Luftfahrzeugs notwendigen Aufgaben auszuführen oder
 - ii) die ihm zugewiesenen Aufgaben jederzeit zu erfüllen oder
 - iii) seine Umgebung richtig wahrzunehmen.
- 4.a.2. Kann die flugmedizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, dürfen ausgleichende Maßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Flugsicherheit gewährleisten.
- 4.b. **Flugmedizinische Sachverständige**
- 4.b.1. Ein flugmedizinischer Sachverständiger muss
- i) die Befähigung und Approbation als Arzt besitzen,
 - ii) eine flugärztliche Ausbildung haben und regelmäßig an Auffrischkursen in Flugmedizin teilnehmen, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards eingehalten werden,
 - iii) über praktische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Bedingungen verfügen, unter denen Piloten ihre Aufgaben erfüllen.

▼B

4.c. Flugmedizinische Zentren

4.c.1. Flugmedizinische Zentren müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- i) Sie müssen über alle Mittel verfügen, die für das mit ihren Sonderrechten verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem Einrichtungen, Personal, Ausrüstungen, Werkzeuge und Material, schriftlich festgelegte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- ii) Sie müssen ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und die flugmedizinischen Beurteilungsstandards einführen, das System aufrechterhalten und seine fortlaufende Verbesserung anstreben.
- iii) Sie müssen gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen treffen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten.



ANHANG IV

Grundlegende Anforderungen an den Flugbetrieb gemäß Artikel 8

1. *Allgemeines*
 - 1.a. 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.b. 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.c. 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.d. 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.e. Alle Daten, Dokumente, Unterlagen und Informationen, die zur Aufzeichnung der Einhaltung der in Abschnitt 5.c genannten Bedingungen benötigt werden, sind für jeden Flug bereitzustellen und für einen der Art des Betriebs angemessenen Mindestzeitraum aufzubewahren.
2. *Flugvorbereitung*
 - 2.a. Ein Flug darf nur angetreten werden, wenn mit allen nach vernünftigem Ermessen verfügbaren Mitteln festgestellt worden ist, dass alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - 2.a.1. 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.
 - 2.a.2. Die Besatzung muss mit der Unterbringung und dem Gebrauch der jeweiligen Sicherheits- und Notausrüstung vertraut sein, und die Fluggäste müssen darüber unterrichtet sein. Mithilfe konkreter Angaben müssen der Besatzung und den Fluggästen ausreichende weiter gehende Informationen zu Notverfahren und zum Gebrauch der Sicherheitsausrüstung bereitgestellt werden.
 - 2.a.3. Der Kommandant muss sich davon überzeugt 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,

▼ B

- 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 Luftfahrzeuges während des Fluges zu keiner Zeit überschritten werden.
- 2.a.4. 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.
- 2.a.5. 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.
- 2.a.6. 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.
- 2.a.7. Die an Bord mitgeführte Kraftstoff- und Ölmenge 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 Kraftstoffreserve mitgeführt werden. Gegebenenfalls sind Verfahren für das Kraftstoffmanagement während des Fluges festzulegen.
3. *Flugbetrieb*
- 3.a. In Bezug auf den Flugbetrieb müssen alle folgenden Bedingungen eingehalten werden:
- 3.a.1. 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 je nach Luftfahrzeugmuster mit dem vorhandenen Haltesystem angeschnallt sein.
 - 3.a.2. 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.
 - 3.a.3. 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.
 - 3.a.4. Ein Flug ist so durchzuführen, dass in allen Flugphasen ein ausreichender Abstand zu anderen Luftfahrzeugen aufrechterhalten wird und eine angemessene Hindernisfreiheit sichergestellt ist. Dieser Abstand muss mindestens der in den geltenden Luftverkehrsregeln festgelegten Staffelung entsprechen.

▼B

- 3.a.5. 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.
- 3.a.6. Bei einem Notfall muss der Kommandant dafür sorgen, dass alle Fluggäste den Umständen entsprechende Notanweisungen erhalten.
- 3.a.7. Der Kommandant muss alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Folgen eines störenden Verhaltens von Fluggästen für den Flug auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
- 3.a.8. 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.
- 3.a.9. Die vorgeschriebenen Verfahren für das Kraftstoffmanagement während des Fluges sind gegebenenfalls anzuwenden.
4. *Flugzeugleistung und Betriebsgrenzen*
- 4.a. 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.b. Das Luftfahrzeug muss in Übereinstimmung mit den geltenden Umweltschutzvorschriften betrieben werden.
- 4.c. 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
- i) Betriebsverfahren,
 - ii) Druckhöhe am Flugplatz,
 - iii) Temperatur,
 - iv) Wind,
 - v) Größe, Neigung und Zustand des Start-/Landebereichs sowie
 - vi) Zustand der Zelle, der Triebwerke oder der Bordanlagen unter Berücksichtigung möglicher Defekte.
- 4.c.1. 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.a. 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.

▼B

- 5.b. 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.c. 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. *Erhaltung der Lufttüchtigkeit*
- 6.a. Das Luftfahrzeug darf nur dann betrieben werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- i) Das Luftfahrzeug befindet sich in einem lufttüchtigen Zustand,
 - ii) die für den beabsichtigten Flug erforderliche Betriebs- und Notausrüstung ist betriebsbereit,
 - iii) das Lufttüchtigkeitszeugnis des Luftfahrzeugs ist gültig, und
 - iv) die Instandhaltung des Luftfahrzeugs wurde in Übereinstimmung mit dem Instandhaltungsprogramm durchgeführt.
- 6.b. 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.c. Das Instandhaltungsprogramm muss insbesondere Instandhaltungsarbeiten und -intervalle enthalten, insbesondere diejenigen, die in den Anweisungen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit vorgeschrieben sind.
- 6.d. 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.e. Alle Unterlagen zum Nachweis der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs sind so lange aufzubewahren, bis die darin enthaltenen Informationen durch neue Informationen ersetzt worden sind, die dem Umfang und den Einzelheiten nach gleichwertig sind; ausführliche Instandhaltungsaufzeichnungen sind jedoch mindestens 24 Monate lang aufzubewahren. Bei einem angemieteten Luftfahrzeug sind alle Unterlagen zum Nachweis der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs mindestens für die Dauer des Mietverhältnisses aufzubewahren.
- 6.f. Alle Änderungen und Reparaturen müssen die grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit erfüllen. Die Nachweisdaten für die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsanforderungen sind aufzubewahren.
7. *Besatzungsmitglieder*
- 7.a. Bei der Festlegung der Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung ist Folgendes zu berücksichtigen:
- i) die Zulassungsbeschränkungen des Luftfahrzeugs, gegebenenfalls einschließlich der entsprechenden Vorführung der Noträumung,
 - ii) die Auslegung des Luftfahrzeugs und
 - iii) die Art und Dauer des Betriebs.
- 7.b. Flugbegleiter müssen
- i) regelmäßig geschult und geprüft werden, damit sie eine angemessene Befähigung zur Ausführung der ihnen zugewiesenen Sicherheitsaufgaben erlangen und aufrechterhalten, und

▼B

- ii) 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.
- 7.c. 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.d. 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.e. Außergewöhnliche Notsituationen dürfen nicht simuliert werden, wenn sich Fluggäste oder Fracht an Bord befinden.
- 7.f. 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.g. 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 Betrieb und für den Betrieb technisch komplizierter motortriebener Luftfahrzeuge*
- 8.a. Für den gewerblichen Betrieb und den Betrieb technisch komplizierter motortriebener Luftfahrzeuge müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:
- 8.a.1. Der Betreiber verfügt entweder direkt oder indirekt durch Verträge 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.
- 8.a.2. Der Betreiber setzt nur ausreichend qualifiziertes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für die Besatzungsmitglieder und anderes maßgebliches Personal durch.
- 8.a.3. Der Betreiber erstellt eine 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.

▼ B

- 8.a.4. Der Betreiber führt ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen für den Betrieb zu gewährleisten; ferner strebt er die fortlaufende Verbesserung dieses Systems an, und
- 8.a.5. der Betreiber legt ein Unfallverhütungs- und Sicherheitsprogramm einschließlich einer Regelung für die Meldung von Vorfällen fest, die im Rahmen des Managementsystems zu verwenden ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Betriebssicherheit zu leisten, und wendet dieses Programm kontinuierlich an.
- 8.b. Der gewerbliche Betrieb und der Betrieb technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge dürfen 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.c. Der Betreiber muss gegebenenfalls Verfahren festlegen, um die Folgen eines störenden Verhaltens von Fluggästen für den sicheren Flugbetrieb auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
- 8.d. Der Betreiber muss an das Luftfahrzeug und die Art des Betriebs angepasste Gefahrenabwehrprogramme erarbeiten und aufrechterhalten, die insbesondere Folgendes umfassen:
- i) Sicherheit des Cockpits,
 - ii) Prüfliste zur Durchsuchung des Luftfahrzeugs,
 - iii) Schulungsprogramme,
 - iv) Schutz von elektronischen Systemen und Computersystemen zur Verhinderung von vorsätzlichen Eingriffen in das System und Zerstörungen und
 - v) Meldeverfahren bei widerrechtlichen Eingriffen.

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.e. Der Betreiber muss einen Luftfahrzeugführer aus der Flugbesatzung als Kommandanten benennen.
- 8.f. Um Ermüdungen zu verhindern, ist ein Dienstplansystem aufzustellen. Für einen Flug oder eine Abfolge von Flügen sind im Rahmen dieses Dienstplansystems die Flugzeit, Flugdienstzeiträume, Dienstzeiträume und angepasste Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Dienstplansystems 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.

▼B

- 8.g. Die in den Abschnitten 6.a, 6.d und 6.e angeführten Aufgaben müssen von einer für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisation kontrolliert werden, die neben den in Anhang I Abschnitt 3.a genannten Anforderungen folgende Bedingungen erfüllen muss:
- i) Sie muss zur Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen unter ihrer Verantwortung qualifiziert sein oder einen Vertrag mit einer qualifizierten Organisation für diese Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen abgeschlossen haben, und
 - ii) sie muss ein Organisationshandbuch erstellen, in dem für den Gebrauch durch das betreffende Personal und dessen Anleitung eine Beschreibung aller Verfahren der Organisation zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten sind, gegebenenfalls einschließlich einer Beschreibung der Verwaltungsvereinbarungen zwischen der Organisation und der zugelassenen Instandhaltungsorganisation.

▼ B*ANHANG V***▼ M2****Kriterien für qualifizierte Stellen nach Artikel 13 („qualifizierte Stelle“ oder „Stelle“)****▼ B**

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen betraute Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an Entwurf, Herstellung, Vertrieb oder Instandhaltung der Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, Komponenten oder Systeme 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.
2. Die Stelle und das mit den Zulassungsaufgaben betraute Personal müssen ihre Aufgaben mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und fachlichen Kompetenz wahrnehmen und dürfen — insbesondere seitens Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Zulassung betroffen sind — keinerlei Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteil oder die Ergebnisse ihrer Untersuchungen beeinträchtigen könnte.
3. Die Stelle muss ausreichendes Personal beschäftigen und über die erforderlichen Mittel verfügen, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit dem Zulassungsverfahren verbunden sind, wahrzunehmen; Sie sollte auch Zugang zu der Ausrüstung haben, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt wird.
4. Das mit den Untersuchungen betraute Personal muss über folgende Voraussetzungen verfügen:
 - gründliche fachliche und berufliche Ausbildung;
 - ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Zulassungsaufgaben und ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet;
 - nötige Befähigung zur Abfassung der Erklärungen, Unterlagen und Berichte, mit denen die Durchführung der Untersuchungen nachgewiesen wird.
5. Die Unparteilichkeit des Untersuchungspersonals 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.

▼ M2

ANHANG Va

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN FLUGPLÄTZE

A — **Physische Merkmale, Infrastruktur und Ausrüstung von Flugplätzen**1. *Roll- und Vorfeld*

- a) Ein Flugplatz verfügt über einen ausgewiesenen Bereich für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen, der folgende Bedingungen erfüllt:
 - i) Die Abmessungen und Merkmale des Start- und Landebereichs werden auf die zur Nutzung der Anlage vorgesehenen Luftfahrzeuge abgestimmt;
 - ii) 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;
 - iii) 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;
 - iv) vom Gefälle und von Gefälleänderungen im Start- und Landebereich dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
 - v) die Oberflächeneigenschaften des Start- und Landebereichs sind für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet; und
 - vi) der Start- und Landebereich ist frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann.
- b) Soweit mehrere ausgewiesene Start- und Landebereiche vorhanden sind, werden sie so ausgelegt, dass von ihnen keine inakzeptable Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.
- c) 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 hinausschießen, und erfüllen folgende Bedingungen:
 - i) Diese Bereiche werden so ausgelegt, dass sie für den vorgesehenen Luftfahrzeugbetrieb geeignet sind;
 - ii) vom Gefälle und Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
 - iii) 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
 - iv) all diese Bereiche verfügen über eine für ihren Bestimmungszweck ausreichende Tragfähigkeit.
- d) 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:
 - i) 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;
 - ii) 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;

▼ M2

- iii) vom Gefälle und von Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;
 - iv) die Oberflächeneigenschaften dieser Bereiche sind für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet; und
 - v) 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.
- e) 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.
- f) Anlagen, Gebäude, Ausrüstungen sowie Lagerbereiche werden so angeordnet und gestaltet, dass von ihnen keine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgeht.
- g) 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.

2. *Hindernisfreiheit*

- a) 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.
- b) 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.

3. *Optische und nicht-optische Hilfen und Flugplatzeinrichtungen*

- a) Die eingesetzten Hilfen müssen zweckdienlich und erkennbar sein und vermitteln allen Benutzern unter sämtlichen vorgesehenen Betriebsbedingungen unmissverständliche Informationen.
- b) 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.
- c) 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.
- d) Durch geeignete Schutzvorrichtungen ist eine Beschädigung oder Störung dieser optischen oder nicht-optischen Hilfen zu vermeiden.
- e) Strahlenquellen oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände dürfen die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme weder stören noch beeinträchtigen.
- f) 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.

4. *Flugplatzdaten*

- a) Relevante Daten über den Flugplatz und die verfügbaren Dienste werden erfasst und auf dem aktuellen Stand gehalten.
- b) Die Daten müssen präzise, lesbar, vollständig und eindeutig sein. Eine angemessene Datenintegrität ist jederzeit aufrecht zu erhalten.
- c) 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.

▼ M2**B — Betrieb und Verwaltung**

1. *Der Flugplatzbetreiber ist für den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich. Die Verantwortung des Flugplatzbetreibers erstreckt sich auf folgende Aspekte:*
 - a) Der Flugplatzbetreiber verfügt unmittelbar oder über entsprechende Verträge 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 A 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, 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 und andere Organisationen, deren Tätigkeit oder Produkte die Sicherheit der Luftfahrzeuge beeinflussen können;
 - g) der Flugplatzbetreiber trägt selbst bzw. über Verträge mit Dritten dafür Sorge, dass Verfahren für die Betankung von Luftfahrzeugen mit unreinigungsfreiem Kraftstoff der richtigen technischen Qualität existieren;
 - 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 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 führt Aus- und Weiterbildungs- und Kontrollprogramme ein und wendet sie an; durch diese Programme ist gewährleistet, 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;

▼ **M2**

- 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 Kontrollprogrammen 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:
 - i) die für den Einsatz in luftfahrttechnischen Notfällen notwendigen Tätigkeiten auszuüben;
 - ii) die ihnen übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen; oder
 - iii) ihre Umgebung jederzeit richtig wahrzunehmen.

2. *Verwaltungssysteme*

- a) Der Flugplatzbetreiber führt ein Managementsystem ein, mit dem die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen für Flugplätze gewährleistet wird, und setzt es ein und wirkt auf eine fortlaufende und proaktive Verbesserung von Sicherheit und Qualität hin. Das Managementsystem schließt geeignete Organisationsstrukturen, Verantwortlichkeiten, Zuständigkeiten, Verfahren und Abläufe ein.
- b) Das Managementsystem schließt ein vorbeugendes Programm gegen Unfälle und Störungen einschließlich eines Melde- und Analysesystems für Zwischenfälle ein. Die Analysen beziehen die unter Nummer 1 Buchstabe f oben aufgeführten Parteien in geeigneter Form ein.
- c) 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 Verwaltungssystem und für das Betriebspersonal, anhand deren diese ihre Aufgaben durchführen.

C — Flugplatzumgebung

- 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.
- 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;

▼ M2

- e) Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildaufkommens in der Umgebung des Roll- und Vorfelds führen könnten;
 - f) Quellen unsichtbarer Strahlung oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände, welche die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme beeinträchtigen oder stören könnten.
3. Ein Notfallplan der umliegenden Gemeinden für Luftfahrt-Notfallsituationen, wie sie im lokalen Umfeld des Flugplatzes eintreten könnten, wird erstellt.

D — Sonstige Bestimmungen

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, darf 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.

▼ **M2***ANHANG Vb***GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN ATM/ANS UND FLUGLOTSEN****1. Luftraumnutzung**

- a) Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 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.
- b) Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 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 Nummer 3 übereinstimmen.

2. Dienste

- a) Luftfahrtinformationen und Daten für Luftraumnutzer für Flugsicherungszwecke
 - i) Die als Quelle für Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein und werden zeitnah bereitgestellt.
 - ii) Die Luftfahrtinformationen müssen präzise, vollständig, aktuell, unmissverständlich sowie von angemessener Integrität sein und liegen in einem für die Nutzer geeigneten Format vor.
 - iii) Die Übermittlung dieser Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode.
- b) Meteorologische Informationen
 - i) Die als Quelle für meteorologische Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein.
 - ii) Soweit wie möglich müssen die meteorologischen Luftfahrtinformationen präzise, vollständig, aktuell, von angemessener Integrität und eindeutig sein, um den Erfordernissen der Luftraumnutzer gerecht zu werden.
 - iii) Die Übermittlung dieser meteorologischen Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode.
- c) Flugverkehrsdienste
 - i) Die Daten, die für die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten als Quelle genutzt werden, müssen korrekt, vollständig und aktuell sein.
 - ii) Die Flugverkehrsdienste müssen hinreichend präzise, vollständig, aktuell und eindeutig sein, um den Sicherheitserfordernissen der Nutzer gerecht zu werden.
 - iii) Automatisierte Instrumente für die Bereitstellung von Informationen oder Beratung von Nutzern werden sachgerecht ausgelegt, hergestellt und instand gehalten, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.
 - iv) Flugverkehrskontrolldienste und die zugehörigen Verfahren sorgen für eine angemessene Staffelung von Luftfahrzeugen und tragen gegebenenfalls zum Schutz vor Hindernissen und anderen Gefährdungen in der Luft bei und gewährleisten eine prompte und zeitnahe Koordinierung mit allen relevanten Nutzern und angrenzenden Luftraumabschnitten.
 - v) 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.

▼ **M2**

vi) 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.

d) 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.

e) 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.

f) 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.

g) Verkehrsflussregelung

Das taktische Management von Flugverkehrsströmen auf Gemeinschaftsebene 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.

h) 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.

i) 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

a) 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.

b) 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.

c) Planung von Systemen und Komponenten

i) Systeme und Komponenten werden so geplant, dass sie die anwendbaren Sicherheitsanforderungen erfüllen.

▼ **M2**

- ii) 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.
 - iii) Bei der Planung von Systemen und Komponenten — einzeln und in Kombination miteinander betrachtet — werden Beschränkungen im Zusammenhang mit menschlichen Fähigkeiten und menschlicher Leistungsfähigkeit berücksichtigt.
 - iv) Systeme und Komponenten werden derart geplant, dass sie gegen unbeabsichtigte nachteilige Interaktionen mit externen Elementen geschützt sind.
 - v) 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.
- d) 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

- a) 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.
- b) Theoretische Kenntnisse
 - i) 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.
 - ii) Der Erwerb und die Aufrechterhaltung theoretischer Kenntnisse werden durch kontinuierliche Beurteilungen während der Ausbildung oder durch entsprechende Prüfungen nachgewiesen.
 - iii) Ein angemessenes Niveau theoretischer Kenntnisse wird aufrechterhalten. 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.
- c) Praktische Fertigkeiten
 - i) 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:
 - i. Betriebsverfahren;
 - ii. aufgabenspezifische Aspekte;
 - iii. ungewöhnliche Situationen und Notlagen; und
 - iv. menschliche Faktoren.
 - ii) Fluglotsen weisen die Fähigkeit nach, die zugehörigen Verfahren und Aufgaben mit einem den ausgeübten Funktionen adäquaten Maß an Kompetenz ausführen zu können.
 - iii) Die praktischen Fertigkeiten werden in befriedigendem Umfang aufrechterhalten. 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.

▼ M2

- d) Sprachkenntnisse
- i) 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.
 - ii) Soweit in einem bestimmten Luftraumabschnitt für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle notwendig, verfügen Fluglotsen über aktive und passive Kenntnisse der betreffenden Landessprache(n) im oben beschriebenen Umfang.
- e) 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.
- f) Ausbildungslehrgang
- i) Die Ausbildung erfolgt durch einen Ausbildungslehrgang, der theoretische und praktische Unterweisung, einschließlich gegebenenfalls Ausbildung an STD, umfassen kann.
 - ii) Für jede Art von Ausbildung wird ein Ausbildungslehrgang festgelegt und genehmigt.
- g) Ausbilder
- i) Die theoretische Ausbildung wird von sachgerecht qualifizierten Ausbildern erteilt. Diese verfügen
 - i. über angemessene Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet und
 - ii. nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik.
 - ii) Die Ausbildung im Bereich der praktischen Fertigkeiten wird von sachgerecht qualifizierten Ausbildern erteilt. Diese
 - i. besitzen die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen,
 - ii. verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik,
 - iii. verfügen über Erfahrungen in der Vermittlung der Verfahren, für die die praktische Ausbildung erfolgen soll, und
 - iv. nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten aufrechterhalten werden.
 - iii) Ausbilder, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.
- h) Prüfer
- i) Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen verantwortliche Personen
 - i. verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Beurteilung der Leistung von Fluglotsen sowie zur Durchführung von Prüfungen und Kontrollen von Fluglotsen und
 - ii. nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind.
 - ii) 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.

▼ **M2**

- i) Medizinische Tauglichkeit von Fluglotsen
 - i) Medizinische Kriterien
 - i. 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.
 - ii. 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,
 - die zum Erbringen der Flugverkehrskontrolldienste notwendigen Aufgaben sachgerecht auszuführen,
 - die übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen oder
 - ihr Umfeld korrekt wahrzunehmen.
 - ii) Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, dürfen ausgleichende Maßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Sicherheit gewährleisten.

5. Dienstleister und Ausbildungseinrichtungen

- a) Die Erbringung von Diensten darf nur erfolgen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
 - i) der Dienstleister verfügt entweder direkt oder indirekt durch Verträge über die für Art und Umfang der Dienstleistung erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem: Systeme, Einrichtungen einschließlich Stromversorgung, Verwaltungsstruktur, Personal, Ausrüstung und deren Wartung, Dokumentation von Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu relevanten Daten und Führung von Aufzeichnungen;
 - ii) 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;
 - iii) der Dienstleister führt ein risikobasiertes Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach diesem Anhang zu gewährleisten, und er wirkt auf fortlaufende proaktive Verbesserungen dieses Systems hin;
 - iv) der Dienstleister setzt nur ausreichend qualifiziertes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für das Personal durch;
 - v) der Dienstleister richtet offizielle Schnittstellen mit allen sonstigen an der Erbringung der Dienstleistung Beteiligten ein, um die Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten;
 - vi) der Dienstleister erstellt einen Notfallplan, der Notlagen und ungewöhnliche Situationen im Rahmen der erbrachten Dienstleistung vorsieht, und setzt diesen um;
 - vii) der Dienstleister erstellt und unterhält ein Programm zur Verhütung von Unfällen und Zwischenfällen sowie für die Sicherheit einschließlich einer Regelung für die Meldung und Untersuchung von Vorfällen, das im Rahmen des Managementsystems angewendet wird, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten;

▼ M2

- viii) der Dienstleister trifft Vorkehrungen, um sich zu vergewissern, dass die Sicherheitsanforderungen aller betriebenen Systeme und Komponenten jederzeit eingehalten werden.
- b) Flugverkehrskontrolldienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- i) 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;
 - ii) zur Stressprävention bei den an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeitern werden Schulungs- und Vorbeugungsprogramme erstellt;
 - iii) 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;
 - iv) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten tragen bei ihrer Betriebsplanung technischen und betrieblichen Zwängen sowie grundsätzlichen Aspekten von menschlichen Faktoren Rechnung.
- c) 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.
- d) Ausbildungseinrichtungen
- Eine Einrichtung zur Ausbildung von Personen, die Flugverkehrskontrolldienste erbringen, genügt folgenden Anforderungen:
- i) Sie verfügt über alle Mittel, 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.
 - ii) Sie führt ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und die Ausbildungsstandards ein, hält das System aufrecht und strebt seine fortlaufende Verbesserung an.
 - iii) Sie trifft erforderlichenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.



ANHANG VI

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EG) Nr. 1592/2002	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a bis e	Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a bis e
—	Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe f
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 3 Buchstaben a bis g	Artikel 3 Buchstaben a bis g
—	Artikel 3 Buchstaben h bis l
Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis c	Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis c
—	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d
—	Artikel 4 Absätze 2 und 3
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 4 Absatz 4
—	Artikel 4 Absatz 5
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 6
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1, Einleitung	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1, Einleitung
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1, Buchstaben a bis c	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben a bis c
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1, Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben d und e
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1, Buchstaben e und f	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben f und g
—	Artikel 5 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 5 Absatz 4
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1, Einleitung	Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1, Einleitung
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1, Buchstaben a bis d	Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1 Buchstaben a bis d
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1, Buchstabe e Ziffern i bis iii	Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1 Buchstabe e Ziffern i bis iii
—	Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1 Buchstabe e Ziffern iv bis vi
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1, Buchstaben f bis i	Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1 Buchstaben f bis i
—	Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1 Buchstabe j
Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1, Einleitung	Artikel 5 Absatz 6 Unterabsatz 1, Einleitung
Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1, Buchstaben a, b und c	Artikel 5 Absatz 6 Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c

▼B

Verordnung (EG) Nr. 1592/2002	Vorliegende Verordnung
—	Artikel 5 Absatz 6 Unterabsatz 1 Buchstabe d
Artikel 6	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 11 Absatz 1
—	Artikel 11 Absätze 2 bis 4
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 11 Absatz 5
—	Artikel 11 Absatz 6
Artikel 9	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 10 Absatz 1	Artikel 14 Absatz 1
—	Artikel 14 Absatz 2
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 14 Absatz 3
Artikel 10 Absatz 3	Artikel 14 Absatz 4
Artikel 10 Absatz 4	Artikel 14 Absatz 5
Artikel 10 Absatz 5	Artikel 14 Absatz 6
Artikel 10 Absatz 6	Artikel 14 Absatz 7
Artikel 11	Artikel 15
—	Artikel 16
Artikel 12	Artikel 17
Artikel 13 Einleitung	Artikel 18 Einleitung
Artikel 13 Buchstabe a	Artikel 18 Buchstabe a
—	Artikel 18 Buchstabe b
Artikel 13 Buchstabe b	Artikel 18 Buchstabe c
Artikel 13 Buchstabe c	Artikel 18 Buchstabe d
—	Artikel 18 Buchstabe e
Artikel 14	Artikel 19
Artikel 15 Absatz 1 Einleitung	Artikel 20 Absatz 1 Einleitung
Artikel 15 Absatz 1 Buchstaben a bis j	Artikel 20 Absatz 1 Buchstaben a bis j
—	Artikel 20 Absatz 1 Buchstaben k und l
Artikel 15 Absatz 2	Artikel 20 Absatz 2
—	Artikel 21
—	Artikel 22
—	Artikel 23

▼B

Verordnung (EG) Nr. 1592/2002	Vorliegende Verordnung
Artikel 16 Absätze 1 und 2	Artikel 24 Absätze 1 und 2
—	Artikel 24 Absatz 3
Artikel 16 Absatz 3	Artikel 24 Absatz 4
Artikel 16 Absatz 4	Artikel 24 Absatz 5
	Artikel 25
Artikel 17	Artikel 26
Artikel 18	Artikel 27
Artikel 19	Artikel 28
Artikel 20	Artikel 29
Artikel 21	Artikel 30
Artikel 22	Artikel 31
Artikel 23	Artikel 32
Artikel 24 Absätze 1 bis 4	Artikel 33 Absätze 1 bis 4
—	Artikel 33 Absatz 5
Artikel 25 Absätze 1 und 2	Artikel 34 Absätze 1 und 2
—	Artikel 34 Absatz 3
Artikel 26	Artikel 35
Artikel 27	Artikel 36
Artikel 28	Artikel 37
Artikel 29 Absätze 1 und 2	Artikel 38 Absätze 1 und 2
Artikel 29 Absatz 3 Buchstaben a bis j	Artikel 38 Absatz 3 Buchstaben a bis j
—	Artikel 38 Absatz 3 Buchstaben k und l
Artikel 30	Artikel 39
Artikel 31	Artikel 40
Artikel 32	Artikel 41
Artikel 33	Artikel 42
Artikel 34	Artikel 43
Artikel 35	Artikel 44
Artikel 36	Artikel 45
Artikel 37	Artikel 46
Artikel 38	Artikel 47
Artikel 39	Artikel 48
Artikel 40	Artikel 49
Artikel 41	Artikel 50
Artikel 42	Artikel 51
Artikel 43	Artikel 52
Artikel 44	Artikel 53

▼B

Verordnung (EG) Nr. 1592/2002	Vorliegende Verordnung
Artikel 45	Artikel 54
Artikel 46 Absatz 1 Einleitung	Artikel 55 Absatz 1 Einleitung
Artikel 46 Absatz 1 Buchstaben a bis d	Artikel 55 Absatz 1 Buchstaben a bis d
—	Artikel 55 Absatz 1 Buchstabe e
Artikel 46 Absätze 2 und 3	Artikel 55 Absätze 2 und 3
—	Artikel 56
—	Artikel 57
Artikel 47 Absätze 1 und 2	Artikel 58 Absätze 1 und 2
Artikel 47 Absatz 3	—
Artikel 47 Absatz 4	Artikel 58 Absatz 3
Artikel 47 Absatz 5	—
—	Artikel 58 Absatz 4
Artikel 48 Absatz 1 Einleitung	Artikel 59 Absatz 1 Einleitung
Artikel 48 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 59 Absatz 1 Buchstaben a und b
Artikel 48 Absatz 1 Buchstaben b und c	Artikel 59 Absatz 1 Buchstaben c und d
—	Artikel 59 Absatz 1 Buchstabe e
Artikel 48 Absätze 2 und 3	Artikel 59 Absätze 2 und 3
	Artikel 59 Absatz 4
Artikel 48 Absätze 4 bis 10	Artikel 59 Absätze 5 bis 11
Artikel 49	Artikel 60
Artikel 50	Artikel 61
Artikel 51	Artikel 62
Artikel 52	Artikel 63
Artikel 53	Artikel 64
Artikel 54	Artikel 65
Artikel 55	Artikel 66
Artikel 56	Artikel 67
—	Artikel 68
Artikel 57	Artikel 69
Artikel 59	Artikel 70