



Brüssel, den 9. Januar 2015
(OR. en)

5107/15

AVIATION 1

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Europäische Kommission
Eingangsdatum: 7. Januar 2015
Empfänger: Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.: D036228/01

Betr.: BESCHLUSS DER KOMMISSION vom XXX zur Ermächtigung des Vereinigten Königreichs, eine Abweichung gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates von bestimmten gemeinsamen Vorschriften für die Flugsicherheit in Bezug auf Rückhaltesysteme an Flugbesatzungssitzen in Hubschraubern, die im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden, zu genehmigen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D036228/01.

Anl.: D036228/01



Brüssel, den **XXX**
[...](2014) **XXX** draft

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom **XXX**

**zur Ermächtigung des Vereinigten Königreichs, eine Abweichung gemäß Artikel 14
Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des
Rates von bestimmten gemeinsamen Vorschriften für die Flugsicherheit in Bezug auf
Rückhaltesysteme an Flugbesatzungssitzen in Hubschraubern, die im gewerblichen
Luftverkehr betrieben werden, zu genehmigen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom XXX

zur Ermächtigung des Vereinigten Königreichs, eine Abweichung gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates von bestimmten gemeinsamen Vorschriften für die Flugsicherheit in Bezug auf Rückhaltesysteme an Flugbesatzungssitzen in Hubschraubern, die im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden, zu genehmigen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG¹, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Vereinigte Königreich hat seine Absicht mitgeteilt, eine Genehmigung für eine Abweichung von den in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission² zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegten gemeinsamen Vorschriften für die Flugsicherheit zu erteilen. Die beabsichtigte Abweichung, die vom Vereinigten Königreich am 9. Juli 2014 mitgeteilt wurde, betrifft CAT. IDE. H. 205 Buchstabe b Nummer 2 in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.
- (2) Gemäß Artikel 14 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 hat die Kommission auf der Grundlage der Empfehlung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die „Agentur“) bewertet, ob die vorgeschlagene Abweichung notwendig ist und welches Schutzniveau sich daraus ergibt.
- (3) Nach CAT. IDE. H. 205 Buchstabe a Nummer 5 in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 müssen Flugbesatzungssitze in Hubschraubern, die im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden, mit einem Anschnallgurt mit einem Oberkörper-Rückhaltesystem („ORS“) mit einer Vorrichtung, die den Rumpf des Sitzenden bei einer starken Abbremsung automatisch zurückhält, ausgerüstet sein. Nach

¹ ABI. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

² Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABI. L 296 vom 5.10.2012, S. 1).

CAT.IDE.H.205 Buchstabe b Nummer 2 muss ein Anschnallgurt mit einem ORS auf Flugbesatzungssitzen und auf den Sitzen für die mindestens erforderlichen Flugbegleiter mit zwei Schultergurten, d. h. mit einem Vierpunkt-Rückhaltesystem, ausgestattet sein. Diese Anforderungen gelten ab dem 28. Oktober 2014.

- (4) In seiner Mitteilung legte das Vereinigte Königreich dar, dass eine erhebliche Anzahl von Hubschraubern der Muster R22 und R44, die von Robinson Helicopter Corporation hergestellt und in Europa im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden, den Anforderungen in CAT.IDE.H.205 Buchstabe b Nummer 2 nicht genügen, weil deren Flugbesatzungssitze mit einem Rückhaltesystem ausgestattet sind, das aus einem Anschnallgurt und einem diagonalen Schultergurt besteht, d. h. mit einem Dreipunkt-Rückhaltesystem.
- (5) Weiter ist es nach Angaben des Vereinigten Königreichs konstruktionsbedingt nicht möglich, in den vorhandenen Hubschraubern des Musters R22 ein Vierpunkt-Rückhaltesystem einzubauen, wogegen in den vorhandenen Hubschraubern des Musters R44 eine technische Lösung verfügbar ist. Die Kosten einer solchen Nachrüstung würden allerdings den Betrieb von Hubschraubern des Musters R44 untragbar verteuern. Laut dem Vereinigten Königreich würde die Einhaltung der Anforderung in CAT.IDE.H.205 Buchstabe b Nummer 2 bezüglich des Vierpunkt-Rückhaltesystems bedeuten, dass alle gegenwärtig zur Beförderung von Fluggästen in Europa eingesetzten Hubschrauber des Musters R22 und die meisten Hubschrauber des Musters R44 ab dem 28. Oktober 2014 stillgelegt werden müssten. Eine Entfernung dieser Hubschrauber aus dem gewerblichen Verkehrsbetrieb dürfte die Beförderungskapazitäten des Sektors über mehrere Jahre hinweg beeinträchtigen. Gleichzeitig bestehen für neugebaute Hubschrauber des Musters R44 tragfähige Lösungen für den Einbau von Vierpunkt-Rückhaltesystemen an den Flugbesatzungssitzen.
- (6) Deshalb beabsichtigt das Vereinigte Königreich, abweichend von CAT.IDE.H.205 Buchstabe b Nummer 2 Genehmigungen zu erteilen, mit denen es seinen Betreibern gewerblicher Luftverkehrsdienele erlauben würde, von Robinson Helicopter Corporation hergestellte Hubschrauber der Muster R22 und R44 mit den vorhandenen Dreipunkt-Rückhaltesystemen an den Flugbesatzungssitzen zu betreiben, sofern das erste Lufttüchtigkeitszeugnis für die betreffenden Hubschrauber des Musters R44 vor dem 28. Oktober 2014 erteilt wurde. Diese Bedingung wird laut dem Vereinigten Königreich verhindern, dass nach diesem Termin neu hergestellte Hubschrauber mit einem Dreipunkt-Rückhaltesystem im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden können, und dazu führen, dass die Zahl der von dieser Abweichung betroffenen Hubschrauber auf natürliche Weise in dem Maße mit der Zeit abnimmt, wie alte Luftfahrzeuge außer Betrieb gestellt werden.
- (7) Angaben von Robinsons Helicopter Corporation, dem Hersteller der Hubschrauber, belegen, dass das Dreipunkt-Rückhaltesystem, mit dem die Hubschrauber der Muster R22 und R44 gegenwärtig ausgestattet sind, den Vorgaben für dynamische Notlandungsbedingungen der FAR 27.562 und FAR 27.785³ genügt, die der CS 27.562 und CS 27.785⁴ gleichwertig sind, und es daher einen gleichwertigen Schutz wie ein Vierpunkt-Rückhaltesystem gewährleisten kann. Darüber hinaus

³ Konstruktionsanforderungen für Hubschrauber in den *US Federal Aviation Regulations* (US-Bundesluftfahrtvorschriften) FAR-27.

⁴ Konstruktionsanforderungen für Hubschrauber in den EASA-Zulassungsvorschriften CS-27.

belegen Nachforschungen der britischen Flugunfalluntersuchungsstelle (AAIB), dass bei kleinen, weniger komplizierten Luftfahrzeugen, wie Hubschraubern der Muster R22 und R44, ein Dreipunkt-Rückhaltesystem dasselbe Schutzniveau wie ein Vierpunkt-Rückhaltesystem gewährleistet. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der besonderen Kabinengestaltung die für die Anbringung eines Vierpunkt-Rückhaltesystems in Hubschraubern des Musters R44 erforderlichen Zusatzvorrichtungen bei einem Unfall oder einer harten Landung zusätzliche Risiken für Fluggäste auf den Rücksitzen bedeuten würden.

- (8) Gestützt auf die Empfehlung der Agentur vom 10. September 2014 kam die Kommission zu dem Schluss, dass im Falle der vorgeschlagenen Abweichung das Schutzniveau dem der Anwendung der gemeinsamen Vorschriften für die Flugsicherheit gleichwertig wäre, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind.
- (9) Gemäß Artikel 14 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist ein Beschluss der Kommission, mit dem ein Mitgliedstaat ermächtigt wird, eine vorgeschlagene Abweichung zu genehmigen, allen Mitgliedstaaten mitzuteilen, die ihrerseits berechtigt wären, die fragliche Maßnahme anzuwenden. Dieser Beschluss sollte deshalb an alle Mitgliedstaaten gerichtet sein. Die Erläuterung der Abweichung sowie die an sie geknüpften Bedingungen sollten es anderen Mitgliedstaaten ermöglichen, in der gleichen Situation die betreffende Maßnahme anzuwenden, ohne dass ein weiterer Beschluss der Kommission notwendig wäre. Gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sollten die Mitgliedstaaten jedoch Informationen darüber austauschen, in welchen Fällen sie die Maßnahme anwenden, da sich diese Anwendung auch auf andere Mitgliedstaaten als die auswirken kann, die die Abweichung genehmigt haben.
- (10) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des EASA-Ausschusses –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Das Vereinigte Königreich darf abweichend von CAT. IDE.H.205 Buchstabe b Nummer 2 in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 seinen Betreibern gewerblichen Luftverkehrs den weiteren Betrieb von Hubschraubern der Muster R22 und R44 genehmigen, die von Robinson Helicopter Corporation hergestellt wurden und deren Flugbesatzungssitze mit einem Rückhaltesystem ausgestattet sind, das aus einem Anschallgurt und einem diagonalen Schultergurt besteht. Für Hubschrauber des Musters R44 dürfen solche Genehmigungen nur erteilt werden, wenn deren erstes Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 28. Oktober 2014 erteilt wurde.

Artikel 2

Alle Mitgliedstaaten sind berechtigt, die in Artikel 1 genannte Maßnahme anzuwenden. Die Mitgliedstaaten, die diese Maßnahme anwenden, setzen die Kommission, die Agentur und die nationalen Luftfahrtbehörden davon in Kenntnis.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

*Für die Kommission
Siim Kallas
Vizepräsident*