



Brüssel, den 6. April 2016
(OR. en)

7602/16

AVIATION 57

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Europäische Kommission
Eingangsdatum: 5. April 2016
Empfänger: Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.: D042243/03
Betr.: VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf Betriebsgenehmigungen für den Flugbetrieb mit leistungsbasierter Navigation, die Zertifizierung von und die Aufsicht über Datendienstleister und den Offshore-Hubschrauberbetrieb und zur Berichtigung der genannten Verordnung

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D042243/03.

Anl.: D042243/03



Brüssel, den **XXX**
[...](2016) **XXX** draft

VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom **XXX**

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf Betriebsgenehmigungen
für den Flugbetrieb mit leistungsbasierter Navigation, die Zertifizierung von und die
Aufsicht über Datendienstleister und den Offshore-Hubschrauberbetrieb und zur
Berichtigung der genannten Verordnung**

VERORDNUNG (EU) DER KOMMISSION

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf Betriebsgenehmigungen für den Flugbetrieb mit leistungsbasierter Navigation, die Zertifizierung von und die Aufsicht über Datendienstleister und den Offshore-Hubschrauberbetrieb und zur Berichtigung der genannten Verordnung

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008¹ 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, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 965/2012² der Kommission sind Bedingungen für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen festgelegt.
- (2) Die Eingabe unrichtiger Luftfahrtdataen und -informationen in bordseitige Luftfahrzeugsysteme kann zu erheblichen Risiken für die Flugsicherheit führen. Daher sollte sichergestellt werden, dass Datendienstleister Luftfahrtdataen und -informationen so verarbeiten, dass ihre Qualität gewährleistet ist und die von den Herstellern der Luftfahrzeuge festgelegten Anforderungen hinsichtlich der beabsichtigten Nutzung durch die Endnutzer des Luftraums erfüllt werden.
- (3) Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist für den Flugbetrieb mit leistungsbasierter Navigation (Performance-Based Navigation, PBN), mit Ausnahme einiger grundlegender Navigationsmethoden, eine Sondergenehmigung erforderlich. Die Fälle, die eine solche Sondergenehmigung erfordern, sollten jedoch deutlich eingeschränkt werden, um einen unnötigen finanziellen und administrativen Aufwand der allgemeinen Luftfahrtbetreiber so weit wie möglich zu vermeiden; dabei sollten die bei Anflügen mit Hilfe des globalen Satellitennavigationssystems (Global Navigation Satellite System, GNSS) gewonnenen Erfahrungen und die Ausgereiftheit dieser Technik berücksichtigt und die Übereinstimmung mit den neuesten internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet werden.

¹ ABl. 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 (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

- (4) Um den Betreibern die Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sowie für die Oberkörperrückhaltesysteme auf Flugbesatzungssitzen und Fluggastsitzen bestimmter kleiner Flugzeuge zu erleichtern und die Sicherheit somit zu erhöhen, ist es erforderlich, diese Vorschriften an die Art des Betriebs und die Komplexität des eingesetzten Luftfahrzeuges anzupassen.
- (5) Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 müssen bestimmte kleine nichtgewerbliche Betreiber in ihrer Organisation ein Managementsystem einführen, da sie technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge betreiben. In bestimmten Fällen, wie etwa beim nichtgewerblichen Betrieb von leichteren zweimotorigen Flugzeugen mit Turbopropantrieb, kann es für diese Betreiber jedoch schwierig sein, die in Anhang III der genannten Verordnung festgelegten Anforderungen an das Managementsystem zu erfüllen. Da der Aufwand dieser Betreiber zur Einhaltung der Vorschriften in einem unangemessenen Verhältnis zum Nutzen der Anwendung dieser Vorschriften für die Betriebssicherheit steht, sollten sie vom Anwendungsbereich des Anhangs VI der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ausgenommen werden und stattdessen die Bestimmungen des Anhangs VII anwenden können. Im Interesse der Einheitlichkeit sollten auch Ausbildungsorganisationen, die Schulungsflüge mit den gleichen leichteren zweimotorigen Flugzeugen mit Turbopropantrieb durchführen, die Bestimmungen dieses Anhangs VII anwenden können.
- (6) Nach Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist beim Flug oberhalb einer bestimmten Druckhöhe ein Sauerstoffvorrat mitzuführen und zu nutzen. Entsprechend dem Grundsatz der Risikodifferenzierung, wonach der Umfang des regulatorischen Schutzes der beteiligten Akteure von ihrer Fähigkeit zur Bewertung und Begrenzung der Risiken abhängt, sollte der Pilot des Luftfahrzeugs unter Berücksichtigung bestimmter objektiver Kriterien bestimmen, ob in einem Luftfahrzeug ohne Druckkabine im nichtgewerblichen Betrieb ein Sauerstoffvorrat mitzuführen und zu nutzen ist.
- (7) Der Offshore-Hubschrauberbetrieb (Helicopter Offshore Operations, HOFO) ist mit bestimmten besonderen Sicherheitsrisiken verbunden, die in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in ihrer derzeitigen Fassung nicht angemessen geregelt werden. Einige Mitgliedstaaten haben daher – z. B. in Bezug auf die obligatorische Nutzung neuer Technologien – zusätzliche Vorschriften erlassen, um diese Risiken zu mindern und das Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten. Damit die Sicherheitsziele der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erreicht werden können und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Luftfahrtunternehmen gewährleistet sind, sollten jedoch gemeinsame Sicherheitsmaßnahmen auf Unionsebene getroffen werden, wobei die Erfahrungen auf nationaler Ebene und die Entwicklungen im Bereich des Offshore-Hubschrauberbetriebs berücksichtigt werden sollten.
- (8) Zudem wurde festgestellt, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 einige redaktionelle Fehler enthält, die ihre Anwendung erschwert haben.
- (9) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher entsprechend geändert und berichtigt werden.
- (10) Es ist erforderlich, den betroffenen Betreibern und zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ausreichend Zeit für die Umstellung auf die neuen Bestimmungen der

vorliegenden Verordnung für Luftfahrtdata und -informationen sowie für den Offshore-Hubschrauberbetrieb zu gewähren.

- (11) Die Kommission beabsichtigt, die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 für Ballone und Segelflugzeuge im Rahmen ihrer Initiative für eine einfachere, straffere und bessere Rechtsetzung in der Zivilluftfahrt zu überarbeiten. Die Vorbereitungen für diese Überarbeitung laufen derzeit. Das Datum des Geltungsbeginns dieser Vorschriften sollte daher bereits jetzt angepasst werden, um sicherzustellen, dass die Überarbeitung abgeschlossen werden kann und die Bestimmungen gegebenenfalls vor ihrem Geltungsbeginn geändert werden können.
- (12) Im Interesse der Rechtsklarheit und einer einheitlichen Anwendung der gemeinsamen Vorschriften in der gesamten Union sollte festgelegt werden, dass die Vorschriften zu bestimmten Daten, nämlich entweder zum Zeitpunkt des Inkrafttretens oder zu einem späteren Zeitpunkt, anwendbar werden. Um rechtliche Bedenken und Rechtsunsicherheit zu vermeiden, sollte der Rechtsakt Übergangsmaßnahmen und -aufgaben vorsehen, die alle Mitgliedstaaten angemessen durchführen müssen. Die in einigen Durchführungsverordnungen der Kommission im Bereich der Flugsicherheit vorgesehene Möglichkeit, Ausnahmeregelungen anzuwenden, sollte auf angemessen begründete Fälle beschränkt werden, in denen diese Anwendung absolut notwendig ist, wobei ein transparentes und berechenbares System angewandt werden sollte. Es ist daher erforderlich, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu ändern.
- (13) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen basieren auf den Stellungnahmen³, die die Europäische Agentur für Flugsicherheit gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 abgegeben hat.
- (14) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 5 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - (a) das Wort „und“ am Ende des Buchstabens e wird gestrichen;
 - (b) folgender Buchstabe g wird angefügt:

³ Stellungnahme Nr. 02/2015 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 12.3.2015 zu einer Verordnung der Kommission zur Festlegung technischer Anforderungen und Betriebsverfahren für die Bereitstellung von Daten für Luftraumnutzer für die Flugnavigation; Stellungnahme Nr. 03/2015 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 31.3.2015 zu einer Verordnung der Kommission zur Überarbeitung der Kriterien für die Betriebsgenehmigung für Flüge mit leistungsbasierter Navigation (PBN); Stellungnahme Nr. 04/2015 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 8.5.2015 zu einer Verordnung der Kommission über Sondergenehmigungen für den Offshore-Hubschrauberbetrieb.

„g) Hubschrauber, die im Offshore-Betrieb eingesetzt werden (HOFO).“

(2) Artikel 6 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Ungeachtet Artikel 5 können die Mitgliedstaaten bis zum 30. Juni 2018 gemäß nationalem Recht eine Sondergenehmigung und zusätzliche Anforderungen in Bezug auf Betriebsverfahren, Ausrüstung sowie die Qualifikation und Schulung von Besatzungen für den CAT-Offshore-Hubschrauberbetrieb vorschreiben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und der Agentur die zusätzlichen Anforderungen mit, die für solche Sondergenehmigungen gelten. Diese Anforderungen dürfen nicht weniger restriktiv sein als die Anforderungen der Anhänge III und IV.“;

(b) Absatz 7 wird gestrichen;

(c) folgende Absätze 8 und 9 werden angefügt:

„8. Abweichend von Artikel 5 Absatz 3 Satz 1 dürfen Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge mit Turboproptriebwerken und einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5 700 kg oder weniger, die im nichtgewerblichen Betrieb eingesetzt werden, diese Luftfahrzeuge nur gemäß Anhang VII betreiben.

9. Abweichend von Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe a dürfen Ausbildungsorganisationen technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge mit Turboproptriebwerken und einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5 700 kg oder weniger gemäß Anhang VII betreiben, wenn sie Schulungsflüge mit diesen Luftfahrzeugen durchführen.“

(3) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Inkrafttreten

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

Vorbehaltlich der Absätze 2, 3, 4, 5 und 6 gilt sie ab dem 28. Oktober 2012.

2. Die Anhänge II und VII gelten für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen ab dem 25. August 2013, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II und VII ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten bzw. ab dem 8. April 2018 auf den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen und ab dem 8. April 2019 auf den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Segelflugzeugen an.

3. Die Anhänge II, III, VII und VIII gelten für den spezialisierten Flugbetrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen ab dem 1. Juli 2014, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II, III, VII und VIII ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten bzw. ab dem 8. April 2018 auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Ballonen und ab dem 8. April 2019 auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Segelflugzeugen an.

4. Die Anhänge II, III, VII und VIII gelten für den spezialisierten Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern ab dem 1. Juli 2014, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II, III, VII und VIII auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern ab dem 21. April 2017 bzw. ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten an.

5. Die Anhänge II, III und IV gelten für

a) CAT-Flüge mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, ab dem 1. Juli 2014, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II, III und IV auf CAT-Flüge mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, ab dem 21. April 2017 bzw. ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten an;

b) CAT-Flüge mit Ballonen und Segelflugzeugen ab dem 1. Juli 2014, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II, III und IV ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten bzw. ab dem 8. April 2018 auf den CAT-Flugbetrieb mit Ballonen und ab dem 8. April 2019 auf den CAT-Flugbetrieb mit Segelflugzeugen an.

6. Während der in den Absätzen 2, 3, 4 und 5 genannten Zeiträume gilt:

a) Die zuständigen Behörden treffen ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 schrittweise wirksame Maßnahmen, um diese Anforderungen zu erfüllen, und passen dazu unter anderem ihr Organisations- und Managementsystem, die Ausbildung ihrer Mitarbeiter, ihre Verfahren und Handbücher sowie ihr Aufsichtsprogramm an;

b) soweit relevant, sorgen die Betreiber dafür, dass ihr Managementsystem, ihre Schulungsprogramme sowie ihre Verfahren und Handbücher den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 spätestens bei deren Geltungsbeginn entsprechen;

c) bis zum Geltungsbeginn der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erteilen, verlängern bzw. ändern die Mitgliedstaaten Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen weiterhin im Einklang mit den Bestimmungen, die

vor dem Inkrafttreten dieser Anforderungen galten, bzw. im Falle von CAT-Flügen mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, die auf demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden,

- im Einklang mit Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 und den zugehörigen nationalen Ausnahmen gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, soweit es sich um Flugzeuge handelt; und

- im Einklang mit den nationalen Bestimmungen, soweit es sich um Hubschrauber handelt.

d) Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen, die die Mitgliedstaaten vor dem Geltungsbeginn der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erteilt haben, gelten als im Einklang mit diesen Anforderungen erteilt. Sie werden jedoch spätestens sechs Monate nach dem Geltungsbeginn der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 durch Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen ersetzt, die im Einklang mit der genannten Verordnung erteilt wurden.

e) Betreiber, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 einer Erklärungspflicht unterliegen, legen ihre Erklärungen spätestens zum Zeitpunkt des Geltungsbeginns der einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung vor.“

(4) Die Anhänge I, II, IV, V, VI, VII und VIII werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt berichtigt:

(1) In Anhang IV (Teil-CAT) erhält CAT.POL.A.240 Buchstabe b Nummer 4 folgende Fassung:

„4. die Flugbesatzung verfügt über angemessene Kenntnisse der zu fliegenden Strecke und der gemäß Teil-ORO Teilabschnitt FC anzuwendenden Verfahren.“

(2) In Anhang VII (Teil-NCO) erhält NCO.GEN.103 folgende Fassung:

„Einführungsflüge gemäß Artikel 6 Absatz 4a Buchstabe c dieser Verordnung, die gemäß diesem Anhang durchgeführt werden, müssen

a) an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen;

b) nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt werden;

c) von einer benannten Person beaufsichtigt werden, die für ihre Sicherheit verantwortlich ist, und

d) alle von der zuständigen Behörde festgelegten sonstigen Bedingungen erfüllen.“

Artikel 3

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

Sie gilt ab dem 25. August 2016.

Jedoch gelten

- a) Artikel 1 Absatz 1 sowie Nummer 1 Buchstaben a, b, c und d, Nummer 2 Buchstabe c, Nummer 3 Buchstaben a, e, g, m, n und o, Nummer 4 Buchstabe c, Nummer 5 Buchstaben d, j, k und l sowie Nummer 7 Buchstaben d, k und l des Anhangs ab dem 1. Juli 2018;
- b) Nummer 3 Buchstaben l und q, Nummer 5 Buchstaben i und n, Nummer 6 Buchstaben k und n sowie Nummer 7 Buchstaben j und n des Anhangs ab dem 1. Januar 2019.

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

Brüssel, den

Für die Kommission

*Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER*