I

(Gesetzgebungsakte)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2018/1139 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 4. Juli 2018

zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Zivilluftfahrt sollte ein hohes und einheitliches Maß an Flugsicherheit gewährleistet werden, indem gemeinsame Vorschriften für die Flugsicherheit festgelegt und Maßnahmen erlassen werden, mit denen die Einhaltung dieser Vorschriften durch in der Zivilluftfahrt tätige Personen und Organisationen und in Bezug auf Güter gewährleistet wird.

(2) In der Zivilluftfahrt sollte ferner ein hohes und einheitliches Maß an Umweltschutz gewährleistet werden, indem Maßnahmen erlassen werden, mit denen die Einhaltung des einschlägigen Unionsrechts sowie der internationalen Richtlinien und Empfehlungen durch in der Zivilluftfahrt tätige Personen und Organisationen und in Bezug auf Güter gewährleistet wird.

(3) Darüber hinaus sollten Drittlandluftfahrzeuge, die für Flüge in das und aus dem Hoheitsgebiet oder innerhalb des Hoheitsgebiets eingesetzt werden, in dem der Vertrag über die Europäische Union (EUV) und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (im Folgenden „die Verträge“) gelten, im Rahmen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“), dem alle Mitgliedstaaten beigetreten sind, einer angemessenen Aufsicht auf Unionsebene unterstellt werden.

(4) Es wäre nicht sinnvoll, gemeinsame Vorschriften für sämtliche Luftfahrzeuge festzulegen. Vor allem Luftfahrzeuge einfacher Bauart oder hauptsächlich lokal betriebene oder selbst gebaute oder besonders seltene oder nur in

([1]) ABl. C 75 vom 10.3.2017, S. 111.
([2]) ABl. C 88 vom 21.3.2017, S. 69.
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. Juni 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates 26. Juni 2018.

geringer Anzahl vorhandene Luftfahrzeuge, die ja nur ein geringes Risiko für die Zivilluftfahrt darstellen, sollten auch weiterhin der rechtlichen Kontrolle der Mitgliedstaaten unterliegen, wobei diese Verordnung die übrigen Mitgliedstaaten in keiner Weise verpflichtet, solche nationalen Regelungen anzuerkennen. Um jedoch die Ausarbeitung nationaler Vorschriften für Luftfahrzeuge, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, zu erleichtern, kann die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur") Anleitungsmaterial für diesen Zweck verabschieden.

(5) Allerdings sollten einige der in dieser Verordnung festgelegten Bestimmungen auf solche Luftfahrzeugmuster angewandt werden können, die sonst vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen sind, insbesondere solche, die industriell hergestellt werden und vom freien Warenverkehr in der Union profitieren könnten. Daher sollten Organisationen, die auf dem Gebiet der Konstruktion solcher Luftfahrzeuge tätig sind, eine Musterzulassung durch die Agentur beantragen oder gegebenenfalls gegenüber der Agentur eine Erklärung in Bezug auf ein Luftfahrzeugmuster abgegeben können, das diese Organisationen in Verkehr zu bringen beabsichtigen.

(6) Diese Verordnung sollte eine Reihe neuer Instrumente vorsehen, die die Umsetzung einfacher und verhältnismäßiger Vorschriften für die Sport- und Freizeitfliegerei unterstützen sollten. Die aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen zur Regulierung dieses Segments des Zivilluftfahrtsektors sollten verhältnismäßig, kosteneffizient und flexibel sein und auf den bestehenden bewährten Verfahrensweisen in den Mitgliedstaaten aufbauen. Diese Maßnahmen sollten rechtzeitig in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ausgearbeitet werden, wobei die Schaffung unnötiger administrativer und finanzieller Belastungen für die Hersteller und die Betreiber zu vermeiden ist.

(7) Es wäre nicht zweckmäßig, alle Flugplätze gemeinsamen Vorschriften zu unterwerfen. Flugplätze, die nicht zur öffentlichen Nutzung bestimmt sind, oder solche, die nicht für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, oder solche, die nicht über befestigte Instrumentenlandebahnen von mehr als 800 Meter verfügen und nicht ausschließlich für Hubschrauber unter Verwendung von Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren bestimmt sind, sollten auch weiterhin der rechtlichen Kontrolle der Mitgliedstaaten unterliegen, wobei diese Verordnung die übrigen Mitgliedstaaten in keiner Weise verpflichtet, solche nationalen Regelungen anzuerkennen.

(8) Die Mitgliedstaaten sollten Flugplätze mit geringem Luftverkehrsaufkommen von dieser Verordnung ausnehmen können, sofern diese Flugplätze die gemeinsamen Mindestziele für die Flugsicherheit einhalten, die in den in dieser Verordnung enthaltenen einschlägigen grundlegenden Anforderungen festgelegt sind. Gewährt ein Mitgliedstaat eine solche Ausnahmeregelung, sollte diese auch für die auf dem betreffenden Flugplatz zum Einsatz kommende Ausrüstung gelten sowie für die Anbieter, die für die Bodenabfertigungsdienste und das Vorfeldmanagement (AMS) auf dem betreffenden Flugplatz zuständig sind. Ausnahmeregelungen, die Mitgliedstaaten Flugplätzen bereits vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilt hatten, sollten gültig bleiben, und die Öffentlichkeit sollte Zugang zu den Informationen über diese Ausnahmeregelungen haben.

(9) Flugplätze, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden, sowie Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (ATM/ANS), die vom Militär erbracht oder bereitgestellt werden, sollten vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch im Einklang mit ihrem nationalen Recht sicherstellen, dass solche Flugplätze, wenn sie für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, und solche ATM/ANS, wenn sie dem der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] unterliegenden Luftverkehr dienen, ein Niveau der Sicherheit und der Interoperabilität mit zivilen Systemen aufweisen, das ebenso wirksam ist wie das durch die Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten grundlegenden Anforderungen an Flugplätze und an ATM/ANS erreichte Niveau.

(10) Wenn Mitgliedstaaten es aus Gründen der Flugsicherheit, der Interoperabilität oder zur Erzielung von Effizienzgewinnen vorziehen, statt ihrem nationalen Recht diese Verordnung auf Luftfahrzeuge anzuwenden, die für Tätigkeiten und Dienste für das Militär, den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, die Grenz- und Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten und Dienste im öffentlichen Interesse eingesetzt werden, sollten sie diese Möglichkeit haben. Mitgliedstaaten, die auf diese Möglichkeit zurückgreifen, sollten mit der Agentur zusammenarbeiten und insbesondere sämtliche Informationen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Luftfahrzeuge und die betreffenden Tätigkeiten den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung genügen.

(11) Um die Interessen und Standpunkte ihrer Luftfahrtindustrie und ihrer Luftfahrzeugbetreiber zu berücksichtigen, sollte die Mitgliedstaaten die Konstruktions-, Herstellungs-, Instandhaltungs- und Betriebstätigkeiten in Bezug auf bestimmte kleine Luftfahrzeuge außer unbemannten Luftfahrzeugen von dieser Verordnung ausnehmen können, es sei denn, für diese Luftfahrzeuge wurde eine Zulassung/ein Zeugnis gemäß dieser Verordnung oder der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [2] erteilt oder eine solche Zulassung/ein solches Zeugnis gilt als erteilt oder es wurde eine Erklärung gemäß dieser Verordnung abgegeben.

[1] Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Rahmenverordnung) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

[2] 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 (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

Solche Ausnahmeregelungen sollten die übrigen Mitgliedstaaten in keiner Weise verpflichten, diese nationalen Regelungen anzuerkennen. Solche Ausnahmeregelungen sollten jedoch eine Organisation, die ihren Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats hat, der diese Ausnahmeregelung gewährt hat, nicht daran hindern zu beschließen, ihre Konstruktions- und Herstellungstätigkeiten in Bezug auf Luftfahrzeuge, die unter diesen Beschluss fallen, im Einklang mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten auszuüben.

(12) Die entsprechend dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte ergriffenen Maßnahmen zur Regulierung der Zivilluftfahrt in der Union sollten den verschiedenen Luftfahrzeugmustern, Betriebsarten und Arten von Tätigkeiten, auf die sie sich beziehen, sowie den damit verbundenen Risiken Rechnung tragen und in einem angemessenen Verhältnis dazu stehen. Ferner sollten diese Maßnahmen möglichst so formuliert werden, dass sie auf die zu erreichenden Ziele ausgerichtet sind und es gleichzeitig ermöglichen, diese Ziele auf unterschiedliche Weise zu erreichen, und sollten außerdem ein systematisches Konzept für die Zivilluftfahrt unter Berücksichtigung der Zusammenhänge zwischen Sicherheit und anderen technischen Bereichen der Luftfahrtregulierung, einschließlich der Cybersicherheit, fördern. Dies dürfte dazu beitragen, dass die geforderten Sicherheitsniveaus kosteneffizienter erreicht und Impulse für die technische und betriebliche Innovation gegeben werden. Sofern sie nachweislich die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten grundlegenden Anforderungen gewährleisten, sollte auf anerkannte Industriestandards und -verfahren zurückgegriffen werden.

(13) Voraussetzung für eine kontinuierliche Verbesserung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union ist die Anwendung solider Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, bei dem sich herausbildende Sicherheitsrisiken antizipiert und nur begrenzt vorhandene technische Ressourcen optimal eingesetzt werden. Daher gilt es, einen gemeinsamen Rahmen für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit festzulegen. Hierzu sollten auf Unionsebene ein europäischer Plan für Flugsicherheit und ein europäisches Flugsicherheitsprogramm ausgearbeitet werden. Darüber hinaus sollte jeder Mitgliedstaat ein staatliches Sicherheitsprogramm gemäß den in Anhang 19 des Abkommens von Chicago genannten Anforderungen festlegen. Parallel zu diesem Programm sollte ein Plan ausgearbeitet werden, in dem die Maßnahmen erläutert werden, die der betreffende Mitgliedstaat ergreifen wird, um den festgestellten Sicherheitsrisiken zu begegnen.

(14) Gemäß Anhang 19 des Abkommens von Chicago müssen die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftfahrttätigkeiten ein annehmbares Niveau der Sicherheitsleistung festlegen. Um die Mitgliedstaaten darin zu unterstützen, diese Anforderung in koordinierter Weise zu erfüllen, sollte in dem europäischen Plan für Flugsicherheit ein Niveau der Sicherheitsleistung für die Union in Bezug auf verschiedene Kategorien von Luftfahrttätigkeiten festgelegt werden. Dieses Niveau der Sicherheitsleistung sollte zwar unverbindlich sein, jedoch den Anspruch der Union und ihrer Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zum Ausdruck bringen.

(15) Das Abkommen von Chicago sieht bereits Mindeststandards vor, um die Flugsicherheit und den Umweltschutz in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten. Mit den in dieser Verordnung festgelegten grundlegenden Anforderungen der Union und den weiteren Vorschriften für deren Umsetzung sollte sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen aus dem Abkommen von Chicago, auch gegenüber Drittstaaten, in einheitlicher Weise nachkommen. Weichen Unionsvorschriften von den im Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards ab, so berührt dies nicht die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation entsprechend zu unterrichten.

(16) Entsprechend den internationalen Richtlinien und Empfehlungen des Abkommens von Chicago sollten für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile, nicht eingebaute Ausrüstung, Flugplätze und die Erbringung von ATM/ANS grundlegende Anforderungen festgelegt werden. Darüber hinaus sollten grundlegende Anforderungen für Personen und Organisationen festgelegt werden, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen, dem Betrieb von Flugplätzen und der Erbringung von ATM/ANS befasst sind, sowie für Personen, die bei der Ausbildung und medizinischen Untersuchung von fliegendem Personal und Fluglotsen mitwirken, und für die hierfür eingesetzten Erzeugnisse.

(17) Es ist wichtig, dass das von ATM/ANS-Anbietern eingesetzte Personal, wie etwa das flugsicherungstechnische Personal (im Folgenden „ATSEP“ — Air Traffic Safety Electronics Personnel), hinreichend qualifiziert und ausgebildet ist, um seine Aufgaben zu erfüllen. Die ATM/ANS-Anbieter sollten unter Berücksichtigung der verschiedenen Arten der von ihrem Personal wahrgenommenen sicherheitsbezogenen Aufgaben auch Schulungs- und Überprüfungsprogramme durchführen. In den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten in Bezug auf die Verantwortlichkeiten von ATM/ANS-Anbietern sollten weitere detaillierte harmonisierte Vorschriften für dieses Personal einschließlich des ATSEP festgelegt werden, um das erforderliche Sicherheitsniveau sicherzustellen.

(18) Die grundlegenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit der Konstruktion von luftfahrttechnischen Erzeugnissen sollten sich, soweit erforderlich, sowohl auf den Lärm von Luftfahrzeugen als auch auf Emissionen beziehen, um die Umwelt und die Gesundheit des Menschen vor den schädlichen Auswirkungen derartiger Erzeugnisse zu schützen. Sie sollten den Anforderungen entsprechen, wie sie in diesem Zusammenhang auf internationaler Ebene im Abkommen von Chicago festgelegt wurden. Um vollständige Kohärenz zu gewährleisten,

ist es angezeigt, in der vorliegenden Verordnung auf die einschlägigen Bestimmungen dieses Abkommens zu verweisen. Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung sollten jedoch den grundlegenden Anforderungen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit gemäß Anhang III dieser Verordnung unterliegen, soweit die Bestimmungen des Abkommens von Chicago keine Umweltschutzanforderungen enthalten. In Bezug auf diese Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung sollte auch die Möglichkeit vorgesehen werden, detaillierte Anforderungen in Bezug auf den Umweltschutz festzulegen.

(19) Ferner sollten grundlegende Anforderungen an die sichere Bereitstellung von Bodenabfertigungsdiensten und AMS festgelegt werden.

(20) Angesichts der zunehmenden Abhängigkeit der Zivilluftfahrt von modernen Informations- und Kommunikationstechnologien sollten grundlegende Anforderungen für die Sicherheit der Informationen festgelegt werden, die vom Sektor der Zivilluftfahrt genutzt werden.

(21) Die Verpflichtungen eines Flugplatzbetreibers können direkt von dem Flugplatzbetreiber oder, in einigen Fällen, von einem Dritten erfüllt werden. In diesen Fällen sollte der Flugplatzbetreiber im Hinblick auf die Gewährleistung der Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte Vereinbarungen mit diesem Dritten geschlossen haben.

(22) Es sollten grundlegende Anforderungen in Bezug auf die Meldung und Analyse von Sicherheitsereignissen festgelegt werden. Die detaillierten Vorschriften, die erlassen werden, um eine einheitliche Anwendung und Einhaltung dieser grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) stehen.

(23) Luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung, Flugplätze und deren sicherheitsrelevante Ausrüstung, Luftverkehrs- und Flugplatzbetreiber, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten und ATM/ANS-Anbieter sowie Piloten, Fluglotsen und an deren Ausbildung und medizinischer Untersuchung beteiligte Personen, Erzeugnisse und Organisationen sollten zugelassen bzw. lizenziert werden, sobald feststeht, dass sie den einschlägigen grundlegenden Anforderungen oder gegebenenfalls anderen Anforderungen genügen, die in oder auf der Grundlage dieser Verordnung festgelegt wurden. Um das Verfahren der Zertifizierung zu vereinfachen, sollten die notwendigen detaillierten Vorschriften für die Erteilung dieser Zulassungen/Zeugnisse sowie gegebenenfalls für die Abgabe der entsprechenden Erklärungen erlassen werden, unter Berücksichtigung der Ziele dieser Verordnung sowie der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos.

(24) Flugbegleiter, die im gewerblichen Luftverkehr tätig sind, sollten der Zertifizierung unterliegen und infolge dieser Zertifizierung sollte ihnen eine Bescheinigung erteilt werden. Zur Gewährleistung einheitlicher Vorschriften für die Erteilung dieser Bescheinigung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung von Vorschriften und Verfahren für die Qualifikation von Flugbegleitern übertragen werden. Unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos sollte es der Kommission auch möglich sein in diesen Durchführungsrechtsakten zu verlangen, dass Flugbegleiter, die bei anderen Betriebsarten tätig sind, der Zertifizierung unterliegen und eine Bescheinigung benötigen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) ausgeübt werden.

(25) Die an der Konstruktion und der Herstellung luftfahrttechnischer Erzeugnisse, Teile und nicht eingebauter Ausrüstung beteiligten Organisationen sollten die Einhaltung der einschlägigen Industriestandards bei der Konstruktion der Erzeugnisse, Teile und nicht eingebauter Ausrüstung in einer Erklärung bestätigen können, wenn davon ausgegangen wird, dass dadurch ein ausreichendes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Diese Möglichkeit sollte auf Erzeugnisse beschränkt sein, die in der Sport- und Freizeitfliegerei unter geeigneten Sicherheitsbeschränkungen und -bedingungen verwendet werden.

(26) Da unbemannte Luftfahrzeuge im selben Luftraum wie bemannte Luftfahrzeuge eingesetzt werden, sollte sich diese Verordnung auch auf unbemannte Luftfahrzeuge, unabhängig von deren Betriebsgewicht, beziehen. Die Technik für unbemannte Luftfahrzeuge ermöglicht mittlerweile ein großes Spektrum an Betriebsmöglichkeiten, für die Vorschriften gelten sollten, die in einem angemessenen Verhältnis zum Risiko des konkreten Betriebs oder der Betriebsart stehen.

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

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

(27) Im Hinblick auf die Umsetzung eines risikobasierten Ansatzes und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sollte — unter Berücksichtigung der unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten, wie beispielsweise der Bevölkerungsdichte, und unter Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsniveaus — den Mitgliedstaaten ein gewisses Maß an Flexibilität im Hinblick auf den Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge eingeräumt werden.

(28) Die Vorschriften für unbemannte Luftfahrzeuge sollten dazu beitragen, dass die einschlägigen im Unionsrecht verankerten Rechte eingehalten werden, insbesondere das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens und das Recht auf den Schutz personenbezogener Daten, die in Artikel 7 bzw. Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und in Artikel 16 AEUV festgelegt und in der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) geregelt sind.

(29) Die grundlegenden Anforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung sollten auch Aspekte in Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit und die Funkfrequenzen umfassen, um sicherzustellen, dass sie keine funktechnischen Störungen bewirken, die Funkfrequenzen effizient nutzen und deren effiziente Nutzung unterstützen. Viele Arten von Luftfahrtausrüstung sind jedoch nicht ausdrücklich für den Einsatz entweder in unbemannten Luftfahrzeugen oder in bemannten Luftfahrzeugen bestimmt, sondern könnten vielmehr in allen Luftfahrzeugen eingesetzt werden. Daher sollten diese Anforderungen in Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit und die Funkfrequenzen nur gelten, sobald und soweit die Konstruktion des unbemannten Luftfahrzeugs und seiner Motoren, Propeller, Teile und seiner nicht eingebauten Ausrüstung der Zertifizierung gemäß dieser Verordnung unterliegt. Der Grund hierfür ist, sicherzustellen, dass die für diese Luftfahrtausrüstung geltende Regelung an die für andere Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung — die nach dieser Verordnung auch der Zertifizierung unterliegen — geltende Regelung angeglichen wird. Zur Gewährleistung der Kohärenz sollten diese Anforderungen inhaltlich den Anforderungen der Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) und der Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) entsprechen.

(30) Die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung in Bezug auf Registrierung, Zertifizierung, Identifizierung, Aufsicht und Durchsetzung sowie auf die Agentur ist für einige Muster unbemannter Luftfahrzeuge zur Erreichung eines angemessenen Sicherheitsniveaus nicht notwendig. Diese Erzeugnisse sollten unter die Harmonisierungsvorschriften für die Marktüberwachung in der Union fallen.

(31) Angesichts der Risiken, die unbemannte Luftfahrzeuge für die Sicherheit, die Privatsphäre, den Schutz personenbezogener Daten, die Gefahrenabwehr oder die Umwelt darstellen können, sollten Anforderungen in Bezug auf die Registrierung von unbemannten Luftfahrzeugen und von Betreibern unbemannter Luftfahrzeuge festgelegt werden. Es ist außerdem erforderlich, digitale, harmonisierte und interoperable nationale Registrierungssysteme einzurichten, in denen Informationen einschließlich der selben grundlegenden Daten über die unbemannten Luftfahrzeuge und die Betreiber unbemannter Luftfahrzeuge gespeichert werden, die gemäß dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte registriert werden. Diese nationalen Registrierungssysteme sollten dem geltenden Unionsrecht und dem geltenden nationalen Recht über den Schutz der Privatsphäre und die Verarbeitung personenbezogener Daten entsprechen, und die in diesen Registrierungssystemen gespeicherten Informationen sollten leicht zugänglich sein.

(32) Die Bedingungen, Vorschriften und Verfahren für Situationen, in denen die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen der Zertifizierung unterliegen, sollten der betreffenden Betriebsart und dem mit ihr verbundenen Risiko Rechnung tragen. Bei diesen Bedingungen, Vorschriften und Verfahren sollte insbesondere Folgendes berücksichtigt werden: Art, Umfang und Komplexität des Betriebs, darunter gegebenenfalls Umfang und Art des von der zuständigen Organisation oder Person abgefertigten Verkehrs; die Frage, ob der Betrieb öffentlich zugänglich ist; der Umfang, in dem andere Luftfahrzeuge oder Personen oder Sachen am Boden durch den Betrieb gefährdet werden könnten; der Zweck des Fluges und die Art des genutzten Luftraums; und die Komplexität und Leistungsfähigkeit des betreffenden unbemannten Luftfahrzeugs.

(33) Es sollte möglich sein, die Tätigkeiten nach Kapitel III dieser Verordnung zu verbieten, zu beschränken oder an bestimmte Bedingungen zu knüpfen, sofern dies im Interesse der Sicherheit der Zivilluftfahrt notwendig ist. Diese Möglichkeit sollte im Einklang mit den von der Kommission zu diesem Zweck erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten wahrgenommen werden. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, im Einklang mit dem Unionsrecht aus Gründen der öffentlichen Sicherheit sowie des Schutzes der Privatsphäre und personenbezogener Daten Maßnahmen zu treffen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

([1]) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

([2]) Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit (Neufassung) (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 79).

([3]) Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62).

(34) Modellflugzeuge gelten als unbemannte Luftfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung und werden in erster Linie für Freizeitaktivitäten verwendet. In den delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten in Bezug auf unbemannte Luftfahrzeuge, die auf der Grundlage dieser Verordnung erlassen werden, sollte berücksichtigt werden, dass solche Modellflugzeuge bislang eine gute Sicherheitsbilanz aufzuweisen haben, insbesondere wenn sie von Mitgliedern von Modellflugverbänden oder -vereinen betrieben werden, die spezifische Verhaltensvorgaben für diese Aktivitäten erarbeitet haben. Darüber hinaus sollte die Kommission beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte der Notwendigkeit eines reibungslosen Übergangs von den verschiedenen nationalen Systemen zu einem neuen Regelungsrahmen der Union Rechnung tragen, sodass Modellflugzeuge weiterhin so betrieben werden können wie heute, und die bestehenden bewährten Verfahrensweisen in den Mitgliedstaaten berücksichtigen.

(35) Die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten ein einheitliches europäisches System für die Flugsicherheit bilden, auf dessen Grundlage sie die Ressourcen gemeinsam nutzen und zusammenarbeiten, um so die Ziele dieser Verordnung zu erreichen. Die Agentur sollte aktiv eine gemeinsame Zertifizierungs- und Aufsichtskultur und den Austausch bewährter Verwaltungspraxis fördern, etwa durch die Erleichterung des Personalaustauschs zwischen den zuständigen Behörden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung zu leisten, wobei die Stellungnahmen der Interessenträger zu berücksichtigen sind. Die Überwachungstätigkeiten der Agentur in Bezug auf die Anwendung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten sollte auch darauf abzielen, die Fähigkeiten der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen in Bezug auf die Zertifizierung und Aufsicht zu stärken und Wissen zwischen diesen Behörden weiterzugeben.

(36) Es ist notwendig, die Mitgliedstaaten bei der Durchführung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit Zertifizierung, Aufsicht — insbesondere der gemeinsamen und grenzüberschreitenden Aufsicht — und Durchsetzung zu unterstützen, indem effiziente Rahmenbedingungen für einen gemeinsam nutzbaren Pool von Luftfahrtinspektoren und sonstigen Sachverständigen auf diesem Gebiet geschaffen werden. In diesem Zusammenhang sowie um einen solchen Personalaustausch zwischen den zuständigen nationalen Behörden zu ermöglichen, sollte der Agentur eine koordinierende Rolle übertragen werden.

(37) Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden sollten partnerschaftlich zusammenarbeiten, um Unsicherheitsfaktoren besser zu erkennen und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten die ihnen aufgrund der Verordnung obliegenden Zuständigkeiten für die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung anderen Mitgliedstaaten oder der Agentur zuweisen können und zwar insbesondere dann, wenn es zur Erhöhung der Sicherheit oder für eine effizientere Ressourcennutzung notwendig ist. Diese Neuzuweisung sollte auf freiwilliger Basis und nur dann erfolgen, wenn es hinreichende Gewähr dafür gibt, dass diese Aufgaben effektiv wahrgenommen werden können; sie sollte in Anbetracht der engen Beziehung zwischen Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung zwangsläufig alle diese Zuständigkeiten in Bezug auf juristische oder natürliche Personen, Luftfahrzeuge, Ausrüstung, Flugplätze, ATM/ANS-Systeme oder ATM/ANS-Komponenten, die Gegenstand der Neuzuweisung sind, betreffen. Die Neuzuweisung der Zuständigkeit sollte im gegenseitigen Einvernehmen erfolgen und die Möglichkeit vorsehen, die Neuzuweisung zu widerrufen, und sie sollte auf Grundlage des Abschlusses von Vereinbarungen über die zur Gewährleistung eines reibungslosen Übergangs und der weiteren wirksamen Wahrnehmung der betreffenden Aufgaben erforderlichen Einzelheiten geschehen. Beim Abschluss dieser detaillierten Vereinbarungen sollten die Standpunkte und berechtigten Interessen der betroffenen juristischen und natürlichen Personen und gegebenenfalls der Standpunkt der Agentur gebührend berücksichtigt werden.

(38) Infolge einer solchen Neuzuweisung der Zuständigkeit an einen anderen Mitgliedstaat sollte die zuständige nationale Behörde des Mitgliedstaats, der dem Ersuchen um Neuzuweisung stattgegeben hat, zur zuständigen Behörde werden und somit über alle Befugnisse und Zuständigkeiten in Bezug auf die betreffenden juristischen oder natürlichen Personen verfügen, die in dieser Verordnung, den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten und dem nationalen Recht des Mitgliedstaats, der dem Ersuchen stattgegeben hat, vorgesehen sind. Die Neuzuweisung in Bezug auf die Durchsetzung sollte nur Entscheidungen und Maßnahmen im Zusammenhang mit Aufgaben im Bereich der Zertifizierung und Aufsicht betreffen, die der zuständigen nationalen Behörde des Mitgliedstaats, der dem Ersuchen stattgegeben hat, zugewiesen wurden. Diese Entscheidungen und Maßnahmen sollten der Prüfung durch die nationalen Gerichte des Mitgliedstaats, der dem Ersuchen stattgegeben hat, nach Maßgabe des nationalen Rechts dieses Mitgliedstaats unterliegen. Es ist möglich, dass der Mitgliedstaat, der dem Ersuchen stattgegeben hat, für die Wahrnehmung dieser Aufgaben haftbar gemacht wird. Alle anderen Zuständigkeiten des ersuchenden Mitgliedstaats für die Durchsetzung sollten von der Neuzuweisung unberührt bleiben.

(39) Die Möglichkeit, die Zuständigkeit für die in dieser Verordnung vorgesehenen Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben der Agentur oder einem anderen Mitgliedstaat zuzuweisen, sollte die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago unberührt lassen. Obwohl eine solche Neuzuweisung eine Übertragung der Zuständigkeit auf die Agentur oder einen anderen Mitgliedstaat für die Zwecke des Unionsrechts voraussetzt, lässt sie die Zuständigkeit des ersuchenden Mitgliedstaats im Rahmen des Abkommens von Chicago unberührt.

(40) Da die Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden von wesentlicher Bedeutung ist, um ein hohes und einheitliches Sicherheitsniveau in der Union sicherzustellen, wenn

Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben in Bezug auf Organisationen, die in erheblichem Umfang über Einrichtungen und Personal verfügen, die sich in mehr als einem Mitgliedstaat befinden, von den zuständigen nationalen Behörden der Agentur zugewiesen werden, sollte eine solche Neuzuweisung nicht die Nachhaltigkeit der zuständigen nationalen Behörden in Bezug auf ihre Kenntnisse, Fähigkeiten, Ressourcen und Wirtschaftlichkeit gefährden, nicht in irgendeiner Weise zu einem Wettbewerb zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden führen und die Unabhängigkeit der Agentur bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung zum Zweck der Überprüfung der einheitlichen Durchführung dieser Verordnung nicht beeinträchtigen.

(41) Es sollte ein Aufsichtsunterstützungsmechanismus geschaffen werden für die Fälle, in denen geprüfte sicherheitsbezogene Erkenntnisse aus von der Agentur durchgeführten Inspektionen und anderen Überwachungstätigkeiten darauf hindeuten, dass ein Mitgliedstaat in schwerwiegender Weise und dauerhaft nicht in der Lage ist, einige oder alle seiner ihm aufgrund dieser Verordnung obliegenden Zertifizierungs-, Aufsichts- oder Durchsetzungsaufgaben effektiv wahrzunehmen, und in denen diese Situation die Flugsicherheit gefährdet. In diesen Fällen sollten die Agentur und der betreffende Mitgliedstaat auf Ersuchen der Kommission ein zeitlich befristetes Programm für technische Hilfe aufstellen, um den betreffenden Mitgliedstaat bei der Behebung der festgestellten Mängel zu unterstützen. Dieses Programm für technische Hilfe könnte insbesondere die Schulung von Inspektoren und sonstigem einschlägigen Personal, die Unterstützung bei der Entwicklung von Aufsichtsdokumentation und -verfahren sowie andere praktische und konkrete Unterstützung umfassen, die für die Wiederherstellung der Sicherheit erforderlich ist. Bei der Konzipierung und Durchführung des Programms für technische Hilfe sollten die Erfordernisse und Standpunkte der Agentur und des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt werden. Erkennt der betreffende Mitgliedstaat jedoch, dass das Programm nicht wie geplant umgesetzt werden kann, so sollte er die Kommission darüber unterrichten und entweder seine Zuständigkeit für die Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben, bei denen die Mängel bestehen, der Agentur oder einem anderen Mitgliedstaat zuweisen oder andere Maßnahmen zur Behebung der Mängel treffen.

(42) Damit die wichtigsten Ziele dieser Verordnung sowie die Ziele des freien Warenverkehrs, der Freizügigkeit sowie des freien Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs erreicht werden, sollten die Zulassungen/Zeugnisse und Erklärungen, die gemäß dieser Verordnung sowie gemäß den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten erteilt wurden, ohne weitere Anforderungen oder Bewertung in allen Mitgliedstaaten gültig sein und anerkannt werden.

(43) Bei der Erteilung von Zulassungen/Zeugnissen auf der Grundlage dieser Verordnung könnte es erforderlich sein, den Zulassungen/Zeugnissen oder sonstigen einschlägigen Bestätigungen der Konformität Rechnung zu tragen, die entsprechend den Rechtsvorschriften von Drittstaaten ausgestellt wurden. Dies sollte für den Fall gelten, dass die zwischen der Union und Drittstaaten geschlossenen einschlägigen internationalen Abkommen oder die von der Kommission auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte entsprechende Bestimmungen enthalten und diese Bestimmungen eingehalten werden.

(44) Vor dem Hintergrund der in dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften für die Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen und anderer einschlägiger Bestätigungen der Konformität, die gemäß den Rechtsvorschriften von Drittstaaten ausgestellt wurden, sollte jedes internationale Abkommen, das zwischen einem Mitgliedstaat und Drittländern geschlossen wurde, beendet oder aktualisiert werden, wenn es nicht mit diesen Vorschriften in Einklang steht.

(45) Bei der Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten oder der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sollte — vorbehaltlich geeigneter Voraussetzungen, mit denen vor allem Verhältnismäßigkeit, objektive Kontrolle und Transparenz gewährleistet werden — ein gewisses Maß an Flexibilität vorgesehen werden, damit die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen ergreifen können, um unmittelbar auf Probleme im Zusammenhang mit der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt reagieren oder Ausnahmen im Falle dringender und unvorhersehbarer Umstände oder betrieblicher Notwendigkeiten gewähren zu können. Unbeschadet der Befugnisse der Kommission gemäß Artikel 258 AEUV sollten aus Gründen der Verhältnismäßigkeit die Agentur und die Kommission die fraglichen Ausnahmeregelungen nur dann im Hinblick auf die Abgabe einer Empfehlung oder den Erlass eines Beschlusses bewerten, wenn deren Dauer eine Flugplanperiode, also acht Monate, überschreitet. In den Fällen, in denen die Agentur gemäß dieser Verordnung die zuständige Behörde für die Erteilung bestimmter Zulassungen/Zeugnisse ist, sollte sie ebenfalls befugt sein, solche Ausnahmeregelungen zu gewähren und zwar in denselben Situationen und unter denselben Bedingungen, wie sie für die Mitgliedstaaten gelten. In diesem Zusammenhang sollten gegebenenfalls Bestimmungen für etwaige Änderungen der einschlägigen Vorschriften festgelegt werden, die in den auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten geregelt sind, um insbesondere andere Nachweisverfahren unter Einhaltung eines annehmbaren Flugsicherheitsniveaus in der Zivilluftfahrt der Union zuzulassen.

(46) Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung und angesichts der Notwendigkeit, die Risiken für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt festzustellen, zu bewerten und zu mindern, sollten die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden sämtliche ihnen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung vorliegenden Informationen austauschen. Hierzu sollte die Agentur die Möglichkeit haben, — nach Möglichkeit unter Nutzung bestehender Informationssysteme — eine strukturierte Zusammenarbeit für die Sammlung, den Austausch und die Auswertung sicherheitsrelevanter Informationen zu

organisieren. Dazu sollte sie die Möglichkeit haben, die notwendigen Vereinbarungen mit natürlichen und juristischen Personen, die dieser Verordnung unterliegen, oder mit Vereinigungen solcher Personen zu treffen. Es ist zu präzisieren, dass die Agentur bei der Wahrnehmung ihrer Koordinierungsaufgaben in Bezug auf die Sammlung, den Austausch und die Auswertung von Informationen weiterhin den Beschränkungen hinsichtlich ihres Zugangs zu Informationen aus Aufzeichnungen von Cockpit-Stimmen- oder Bild-Aufzeichnungsgeräten und Flugdatenschreibern gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) — insbesondere Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe d, Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe g und Artikel 14 Absatz 2 — unterliegt.

(47) Es sind Maßnahmen zur Gewährleistung eines angemessenen Schutzes der gemäß dieser Verordnung von der Kommission, der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden gesammelten, ausgetauschten und ausgewerteten Informationen sowie zur Gewährleistung des Schutzes der Quellen dieser Informationen festzulegen. Diese Maßnahmen sollten nicht ungebührlich in die Justizsysteme der Mitgliedstaaten eingreifen. Daher sollten sie das geltende nationale materielle und formelle Strafrecht einschließlich der Verwendung von Informationen als Beweismaterial unberührt lassen. Zudem sollte das Recht Dritter auf Einleitung zivilrechtlicher Verfahren von diesen Maßnahmen unberührt bleiben und ausschließlich nationalem Recht unterliegen.

(48) Um den Austausch der für die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung relevanten Informationen, einschließlich Daten, zwischen den Mitgliedstaaten, der Kommission und der Agentur zu erleichtern, sollte die Agentur in Zusammenarbeit mit der Kommission und den Mitgliedstaaten einen elektronischen Speicher für diese Informationen einrichten und verwalten.

(49) Für die Verarbeitung personenbezogener Daten in Anwendung der vorliegenden Verordnung gilt die Verordnung (EU) 2016/679. Gemäß jener Verordnung können die Mitgliedstaaten Ausnahmen und Einschränkungen in Bezug auf einige der darin festgelegten Rechte und Pflichten, wie etwa für die Verarbeitung medizinischer und gesundheitsbezogener Daten, vorsehen. Die Verarbeitung personenbezogener Daten, insbesondere medizinischer und gesundheitsbezogener Daten, die in dem mit der vorliegenden Verordnung eingerichteten Speicher erfasst sind, ist für eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Zertifizierung der flugmedizinischen Tauglichkeit von Piloten und der Aufsicht hierüber notwendig. Der Austausch personenbezogener Daten sollte strengen Bedingungen unterliegen und auf das für die Erreichung der Ziele der vorliegenden Verordnung absolut Notwendige beschränkt bleiben. Daher sollten die in der Verordnung (EU) 2016/679 verankerten Grundsätze in der vorliegenden Verordnung erforderlichenfalls ergänzt oder präzisiert werden.

(50) Für die Verarbeitung der personenbezogenen Daten durch die Agentur bei der Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten in Anwendung dieser Verordnung und vor allem bei der Verwaltung des mit der vorliegenden Verordnung eingerichteten Speichers gelten die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) und insbesondere deren Bestimmungen zur Vertraulichkeit und Sicherheit der Datenverarbeitung. Daher sollten die in der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 verankerten Grundsätze in dieser Verordnung erforderlichenfalls ergänzt oder präzisiert werden.

(51) Die Agentur wurde auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) innerhalb der bestehenden institutionellen Struktur der Union und im Rahmen der bestehenden Aufteilung der Befugnisse gegründet, ist in technischen Fragen unabhängig und rechtlich, verwaltungstechnisch und finanziell autonom. Mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde der Aufgabenbereich der Agentur erweitert. Angesichts der ihr mit dieser Verordnung neu übertragenen Aufgaben sollten gewisse Anpassungen ihres Aufbaus und ihrer Funktionsweise vorgenommen werden.

(52) Im Rahmen des institutionellen Systems der Union ist die Durchführung des Unionsrechts in erster Linie Sache der Mitgliedstaaten. Die in dieser Verordnung und in den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegten Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben sollten daher grundsätzlich auf nationaler Ebene durch eine oder mehrere zuständige Behörden der Mitgliedstaaten wahrgenommen werden. In bestimmten, klar umrissenen Fällen jedoch sollte die Agentur ebenfalls befugt sein, diese Aufgaben wahrzunehmen. In diesen Fällen sollte es der Agentur auch gestattet sein, die notwendigen Maßnahmen in Bezug auf den Flugbetrieb, die Befähigung des fliegenden Personals oder den Einsatz von Luftfahrzeugen aus Drittländern zu treffen, wenn dies die beste Möglichkeit ist, um für Einheitlichkeit zu sorgen und das Funktionieren des Binnenmarkts zu erleichtern.

(53) Die Agentur sollte mit ihrem technischen Sachverstand die Kommission bei der Erarbeitung der erforderlichen Rechtsvorschriften sowie die Mitgliedstaaten und die Luftfahrtbranche bei deren Umsetzung unterstützen. Sie sollte in der Lage sein, Zertifizierungsspezifikationen und -anleitungen sowie andere Einzelspezifikationen und -anleitungen herauszugeben und gegebenenfalls technische Feststellungen zu treffen und Zulassungen/Zeugnisse zu erteilen oder Erklärungen zu registrieren.

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

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

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

(54) Die globalen Satellitennavigationssysteme (GNSS) und insbesondere das durch die Verordnung (EU) Nr. 1285/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) errichtete Galileo-Programm der Union werden eine zentrale Rolle bei der Durchführung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems spielen. In diesem Zusammenhang sollte präzisiert werden, dass Dienste, die die von den Satelliten der Grundkonstellation des GNSS gesendeten Signale für Flugsicherungszwecke verbessern, wie etwa diejenigen, die vom Betreiber der Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) und anderen Anbietern angeboten werden, als ATM/ANS gelten sollten. Zudem sollte die Agentur befugt sein, die notwendigen technischen Spezifikationen auszuarbeiten und Organisationen zu zertifizieren, die europaweite ATM/ANS anbieten, wie der EGNOS-Diensteanbieter, damit die Flugsicherheit, Interoperabilität und Betriebseffizienz auf einheitlich hohem Niveau gewährleistet werden.

(55) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) ist die Agentur verpflichtet, alle Informationen zu übermitteln, die für die Aktualisierung der Liste von Luftfahrtunternehmen, gegen die aus Sicherheitsgründen eine Betriebsuntersagung in der Union erlassen wurde, von Bedeutung sein können. Darüber hinaus sollte die Agentur die Kommission bei der Durchführung jener Verordnung unterstützen, indem sie die erforderlichen Bewertungen der Drittlandbetreiber und der für die Aufsicht zuständigen Behörden vornimmt und der Kommission entsprechende Empfehlungen vorlegt.

(56) Um die Einhaltung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten, sollten sowohl den Inhabern von Zulassungen/Zeugnissen, die die Agentur erteilt hat, als auch den Unternehmen, die gegenüber der Agentur Erklärungen abgegeben haben, Geldbußen oder Zwangsgelder auferlegt werden können, wenn diese die gemäß der Verordnung für sie geltenden Vorschriften verletzt haben. Die Kommission sollte diese Geldbußen oder Zwangsgelder auf Empfehlung der Agentur auferlegen. Auf solche Verstöße sollte die Kommission nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls verhältnismäßig und angemessen reagieren und dabei auch andere potenzielle Maßnahmen, wie etwa den Entzug einer Zulassung/eines Zeugnisses, in Betracht ziehen.

(57) Im Hinblick auf eine einheitliche Anwendung dieser Verordnung sollte die Agentur ermächtigt werden, diese Anwendung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen und hierzu auch Inspektionen durchzuführen.

(58) Die Agentur sollte die Kommission bei der Festlegung der Forschungspolitik und bei der Durchführung der Forschungsprogramme der Union mit ihrem technischen Sachverstand unterstützen. Sie sollte unmittelbar notwendige Forschungsarbeiten durchführen und sich an Ad-hoc-Forschungsprojekten des Rahmenprogramms der Union für Forschung und Innovation oder an anderen Förderprogrammen beteiligen können, die von der Union oder anderen privaten oder öffentlichen Stellen in oder außerhalb der Union durchgeführt werden.

(59) Angesichts der bestehenden Zusammenhänge zwischen der Flugsicherheit und der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt sollte sich die Agentur an der Zusammenarbeit im Bereich der Luftsicherheit, darunter auch der Cybersicherheit, beteiligen. Sie sollte die Kommission und die Mitgliedstaaten mit ihrem Sachverstand bei der Durchführung der Unionsvorschriften auf diesem Gebiet unterstützen.

(60) Auf Ersuchen sollte die Agentur die Mitgliedstaaten und die Kommission auf dem Gebiet der internationalen Beziehungen in den Fragen beraten, die sich auf diese Verordnung, insbesondere auf die Harmonisierung von Vorschriften und die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen, beziehen. Sie sollte befugt sein, nach Konsultation der Kommission mit den Behörden von Drittstaaten und internationalen Organisationen, die für unter diese Verordnung fallende Fragen zuständig sind, im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen geeignete Beziehungen aufzubauen. Zur Förderung der weltweiten Flugsicherheit und angesichts der in der Union geltenden hohen Standards sollte die Agentur im Rahmen ihrer Zuständigkeit das Recht haben, sich ad hoc an einer technischen Zusammenarbeit sowie an Forschungs- und Unterstützungsprojekten mit Drittländern und internationalen Organisationen zu beteiligen. Darüber hinaus sollte die Agentur die Kommission bei der Durchführung des Unionsrechts in anderen technischen Bereichen der Zivilluftfahrt, etwa in Fragen der Luftsicherheit oder des einheitlichen europäischen Luftraums, im Rahmen ihrer Kompetenzen unterstützen.

(61) Zur Förderung bewährter Verfahren und einer einheitlichen Durchführung des Unionsrechts im Bereich der Flugsicherheit sollte die Agentur Anbietern von Luftfahrtschulungen eine Zulassung erteilen und derartige Schulungsmaßnahmen anbieten können.

(62) Für die Leitung und Geschäftstätigkeit der Agentur sollten die Grundsätze der Gemeinsamen Erklärung des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission vom 19. Juli 2012 zu den dezentralen Agenturen gelten.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 1285/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 betreffend den Aufbau und den Betrieb der europäischen Satellitennavigationssysteme und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 876/2002 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 683/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 1).

([2]) 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 und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

(63) Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten im Verwaltungsrat der Agentur vertreten sein, um dessen Funktionsweise wirksam kontrollieren zu können. Der Verwaltungsrat sollte mit den nötigen Befugnissen ausgestattet werden, um insbesondere den Exekutivdirektor zu ernennen und um den konsolidierten Jahresbericht, das Programmplanungsdokument, den jährlichen Haushalt und die für die Agentur geltende Finanzregelung zu verabschieden.

(64) Im Interesse der Transparenz sollten Interessenträger im Verwaltungsrat der Agentur Beobachterstatus erhalten.

(65) Es liegt im öffentlichen Interesse, dass die Agentur ihre sicherheitsbezogenen Maßnahmen ausschließlich auf unabhängigen Sachverstand stützt und dabei diese Verordnung sowie die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte strikt anwendet. Um dies zu erreichen, sollten sicherheitsbezogene Entscheidungen der Agentur von ihrem Exekutivdirektor getroffen werden, dem bei der Einholung von fachlichem Rat und bei der internen Organisation der Agentur ein hohes Maß an Flexibilität eingeräumt werden sollte.

(66) Es muss gewährleistet sein, dass den von Entscheidungen der Agentur Betroffenen die erforderlichen und angesichts der Besonderheiten der Luftfahrt geeigneten Rechtsbehelfe zur Verfügung stehen. Deshalb sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren eingerichtet werden, damit Entscheidungen der Agentur vor einer Beschwerdekammer angefochten werden können, gegen deren Entscheidungen gemäß dem AEUV Klage vor dem Gerichtshof der Europäischen Union erhoben werden kann.

(67) Alle auf der Grundlage dieser Verordnung getroffenen Beschlüsse der Kommission unterliegen gemäß dem AEUV der Prüfung durch den Gerichtshof. Gemäß Artikel 261 AEUV sollte der Gerichtshof die Befugnis zur unbeschränkten Ermessensnachprüfung im Hinblick auf die Beschlüsse erhalten, mit denen die Kommission Bußgelder oder Zwangsgelder auferlegt.

(68) Erarbeitet die Agentur Entwürfe von Vorschriften allgemeiner Art, die von nationalen Behörden umzusetzen sind, so sollten die Mitgliedstaaten konsultiert werden. Die interessierten Kreise, insbesondere auch die Sozialpartner in der Union, sollten zudem von der Agentur angemessen konsultiert werden, wenn diese Entwürfe von Vorschriften erhebliche soziale Auswirkungen haben.

(69) Im Hinblick auf eine wirksame Wahrnehmung der ihr mit dieser Verordnung übertragenen Aufgaben sollte die Agentur je nach Bedarf mit Organen, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union in den Bereichen zusammenarbeiten, die technische Aspekte der Zivilluftfahrt betreffen. Insbesondere sollte die Agentur mit der durch die Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] errichteten Europäischen Chemikalienagentur Informationen über die Sicherheit von Chemikalien und deren Auswirkungen auf die Flugsicherheit sowie über diesbezügliche wissenschaftliche und technische Fragen austauschen. Ist eine Konsultation in Bezug auf militärische Aspekte erforderlich, sollte die Agentur neben den Mitgliedstaaten auch die durch den Beschluss (GASP) 2015/1835 des Rates [2] errichtete Europäische Verteidigungsagentur und von den Mitgliedstaaten benannte Militärexperten konsultieren.

(70) Unter Berücksichtigung der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates [3] und der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften sollten der Öffentlichkeit angemessene Informationen über das Niveau der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und des Umweltschutzes auf diesem Gebiet zur Verfügung gestellt werden.

(71) Um die völlige Selbstständigkeit und Unabhängigkeit der Agentur zu gewährleisten, sollte der Agentur ein eigenständiger Haushalt zuerkannt werden, dessen Einnahmen grundsätzlich aus dem Unionsbeitrag und den Gebühren und Entgelten bestehen, die von den Nutzern des europäischen Luftfahrtsystems entrichtet werden. Bei der Agentur eingehende Finanzbeiträge von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Einrichtungen oder Personen sollten die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen. Das Haushaltsverfahren der Union sollte Anwendung finden, soweit der Beitrag der Union und etwaige andere Zuschüsse aus dem Gesamthaushaltsplan der Union betroffen sind, und die Rechnungsprüfung sollte durch den Europäischen Rechnungshof erfolgen. Damit sich die Agentur in Zukunft an allen relevanten Projekten beteiligen kann, sollte sie die Möglichkeit haben, Finanzhilfen zu erhalten.

(72) Damit die Agentur auf die Nachfrage nach den von ihr ausgeübten Tätigkeiten, insbesondere auf dem Gebiet der Zertifizierung, sowie auf die Nachfrage nach den Tätigkeiten, für die sie die Zuständigkeit möglicherweise aufgrund einer Zuweisung durch einen Mitgliedstaat übernommen hat, effizient und fristgerecht und nach den Grundsätzen der soliden Haushaltsführung reagieren kann, sollte der Stellenplan die Ressourcen ausweisen, die

---

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

[2] Beschluss (GASP) 2015/1835 des Rates vom 12. Oktober 2015 über die Rechtsstellung, den Sitz und die Funktionsweise der Europäischen Verteidigungsagentur (ABl. L 266 vom 13.10.2015, S. 55).

[3] 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 (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43).

erforderlich sind, um der Nachfrage nach Zertifizierungs- und sonstigen Tätigkeiten der Agentur, auch nach solchen, die sich aus der Neuzuweisung von Zuständigkeiten ergeben, in effizienter und fristgerechter Weise gerecht zu werden. Hierzu sollten Indikatoren festgelegt werden, mit denen sich die Arbeitsbelastung und Effizienz der Agentur messen und mit den durch Gebühren und Entgelte finanzierten Tätigkeiten in Beziehung setzen lassen. Mit Hilfe dieser Indikatoren sollte die Agentur ihre gebühren- und entgeltabhängige Personalplanung und Ressourcenverwaltung festlegen, um so auf diese Nachfrage und auf Einnahmeschwankungen bei den Gebühren und Entgelten reagieren zu können.

(73) Für den notwendigen Schutz sensibler sicherheitsrelevanter Informationen sollten geeignete Maßnahmen festgelegt werden.

(74) Die von der Agentur erhobenen Gebühren und Entgelte sollten in transparenter, fairer, nichtdiskriminierender und einheitlicher Weise festgelegt werden. Sie sollten die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Branche in der Union nicht gefährden. Zudem sollten sie so festgelegt werden, dass der Zahlungsfähigkeit der betroffenen juristischen und natürlichen Personen, vor allem von kleinen und mittleren Unternehmen, gebührend Rechnung getragen wird.

(75) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Die meisten dieser Durchführungsbefugnisse, und insbesondere diejenigen zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Vorschriften und Verfahren, sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.

(76) Die Kommission sollte sofort geltende Durchführungsrechtsakte erlassen, wenn dies in hinreichend begründeten Fällen im Zusammenhang mit Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich ist.

(77) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte hinsichtlich der Änderung oder gegebenenfalls der Ergänzung der Bestimmungen in Bezug auf die Lufttüchtigkeit im Zusammenhang mit der Konstruktion und Herstellung, Flugzeitbeschränkungen, Flugplatzbetreiber, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten und in Bezug auf die Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von unbemannten Luftfahrzeugen und ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie der Bestimmungen über das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen und Drittlandbetreiber, über bestimmte Aspekte der Aufsicht und Durchsetzung, über die Anerkennung von Drittlandszertifizierungen, über Geldbußen und Zwangsgelder, über die Beschwerdekammer und über die Anforderungen nach den Anhängen II bis IX dieser Verordnung zu erlassen, sofern dies im Hinblick auf die Einhaltung der technischen, wissenschaftlichen, betrieblichen oder sicherheitsrelevanten Erfordernisse notwendig ist.

Darüber hinaus sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung der Verweise in dieser Verordnung auf Umweltschutzanforderungen gemäß Änderung 12 von Band I und Änderung 9 von Band II und der Erstauflage von Band III — jeweils anwendbar ab dem 1. Januar 2018 — von Anhang 16 des Abkommens von Chicago zu erlassen, um sie im Lichte anschließender Änderungen des Anhangs 16 dieses Abkommens zu aktualisieren.

(78) Beim Erlass der delegierten Rechtsakte zur Änderung der Anhänge II bis IX dieser Verordnung sollte die Kommission die internationalen Richtlinien und Empfehlungen und insbesondere die internationalen Richtlinien in allen Anhängen des Abkommens von Chicago gebührend berücksichtigen.

(79) Beim Erlass delegierter Rechtsakte nach dieser Verordnung ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung [1] niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(80) Die Anbieter von ANS sollten eine Notfallplanung für den Fall einer Betriebsunterbrechung der ATM-Dienste erstellen und umsetzen.

(81) Um die Verbesserung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt in ganz Europa zu gewährleisten, sollten europäische Drittländer weiterhin einbezogen werden. Europäische Drittländer, die mit der Union internationale Übereinkünfte geschlossen haben, wonach sie den Besitzstand der Union in dem von dieser Verordnung erfassten Bereich übernehmen und anwenden, sollten an den Arbeiten der Agentur gemäß den im Rahmen dieser Übereinkünfte vereinbarten Vorschriften und Verfahren beteiligt werden.

[1] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(82) Mit dieser Verordnung werden gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt festgelegt und die Agentur wird aufrechterhalten. Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sollte daher aufgehoben werden.

(83) Da die erforderlichen Vorschriften für die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) entweder in der vorliegenden Verordnung enthalten sind oder in auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten enthalten sein werden, sollte die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) aufgehoben werden. Es ist jedoch eine gewisse Zeit notwendig, bevor die erforderlichen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte vorbereitet, angenommen und angewendet werden können.

Die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 erlassenen Durchführungsbestimmungen, nämlich die Verordnungen (EG) Nr. 1033/2006 ([2]), (EG) Nr. 1032/2006 ([3]), (EG) Nr. 633/2007 ([4]), (EG) Nr. 262/2009 ([5]), (EG) Nr. 29/2009 ([6]), (EU) Nr. 73/2010 ([7]) der Kommission, und die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1206/2011 ([8]), (EU) Nr. 1207/2011 ([9]) und (EU) Nr. 1079/2012 ([10]) der Kommission, sollten daher vorerst fortgelten. Bestimmte Artikel der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 und der dazugehörigen Anhänge sollten daher in Bezug auf den erfassten Gegenstand bis zum Beginn der Anwendung der betreffenden Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte ebenfalls fortgelten.

(84) Mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wird die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([11]) durch die Aufhebung des Anhangs III mit Wirkung ab dem Inkrafttreten der entsprechenden Maßnahmen gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 geändert. Diese noch zu erlassenden Maßnahmen betreffen Flugzeitbeschränkungen und Ruhezeitregelungen für Taxiflüge, Flugrettungsdienste und den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen mit einem Piloten. Die anderen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 sind gegenstandslos geworden. Daher sollte die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 mit Wirkung ab dem Tag des Beginns der Anwendung dieser Maßnahmen, die noch nicht angenommen wurden, aufgehoben werden. Mit der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 wird jedoch auch der Flugsicherheitsausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 eingesetzt, der die Kommission auch im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 unterstützt. Die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 sollte daher dahingehend geändert werden, dass dieser Ausschuss für die Zwecke jener Verordnung die Kommission auch nach der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 weiterhin unterstützt.

(85) Die durch diese Verordnung herbeigeführten Änderungen wirken sich auch auf die Durchführung anderer Rechtsvorschriften der Union aus. Daher sollten die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) und die Verordnungen (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und (EG) Nr. 2111/2005 entsprechend geändert werden. Insbesondere sollten die zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstellen unter Berücksichtigung der erwarteten Lehren für die Verbesserung der Flugsicherheit entscheiden können, keine Sicherheitsuntersuchung einzuleiten, wenn ein Unfall oder eine schwere Störung ein unbemanntes Luftfahrzeug betrifft, für das keine Zulassung/kein Zeugnis oder keine Erklärung gemäß dieser Verordnung erforderlich ist, und keine Person tödlich oder schwer verletzt wurde. Es sollte präzisiert werden, dass sich in diesem Fall diese Zulassungen/Zeugnisse und Erklärungen auf die Konformität der Konstruktion des unbemannten Luftfahrzeugs mit den geltenden Anforderungen beziehen und der Aufsicht der Agentur unterstehen. Diese Flexibilität der Sicherheitsuntersuchungsstellen sollte ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung gelten.

([1]) Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 1033/2006 der Kommission vom 4. Juli 2006 zur Festlegung der Anforderungen zu den Verfahren für Flugpläne bei der Flugvorbereitung im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums(ABl. L 186 vom 7.7.2006, S. 46).

([3]) Verordnung (EG) Nr. 1032/2006 der Kommission vom 6. Juli 2006 zur Festlegung der Anforderungen an automatische Systeme zum Austausch von Flugdaten für die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen zwischen Flugverkehrskontrollstellen (ABl. L 186 vom 7.7.2006, S. 27).

([4]) Verordnung (EG) Nr. 633/2007 der Kommission vom 7. Juni 2007 zur Festlegung der Anforderungen an die Anwendung eines Flugnachrichten Übertragungsprotokolls für die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen zwischen Flugverkehrskontrollstellen (ABl. L 146 vom 8.6.2007, S. 7).

([5]) Verordnung (EG) Nr. 262/2009 der Kommission vom 30. März 2009 zur Festlegung der Anforderungen für die koordinierte Zuweisung und Nutzung von Modus-S-Abfragecodes im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 84 vom 31.3.2009, S. 20).

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

([7]) Verordnung (EU) Nr. 73/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderungen an Luftfahrtdaten und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 23 vom 27.1.2010, S. 6).

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

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

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

([11]) Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4).

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

(86) Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sollte geändert werden, um die mit der vorliegenden Verordnung eingeführte Möglichkeit gebührend zu berücksichtigen, dass die Agentur zur zuständigen Behörde für die Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen und die Aufsicht hierüber werden könnte. Darüber hinaus muss die Überwachung der Luftfahrtunternehmen in effizienter Weise gestärkt werden, da immer mehr Luftfahrtunternehmen Betriebsstützpunkte in mehreren Mitgliedstaaten haben, was dazu führt, dass die für die Betriebsgenehmigung zuständige Behörde nicht mehr zwangsläufig mit der für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständigen Behörde identisch ist. Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sollte deshalb dahingehend geändert werden, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen den für die Aufsicht über das Luftverkehrsbetreiberzeugnis bzw. den für die Betriebsgenehmigung zuständigen Behörden gewährleistet wird.

(87) In Anbetracht der durch diese Verordnung bewirkten Änderungen am Rechtsrahmen der Union insbesondere für unbemannte Luftfahrzeuge sollten die Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU geändert werden. Insbesondere in Bezug auf andere Luftfahrzeuge als unbemannte Luftfahrzeuge sowie in Bezug auf die Motoren, Propeller, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung anderer Luftfahrzeuge als unbemannter Luftfahrzeuge sollte sichergestellt werden, dass alle derartigen Luftfahrtausrüstungen vom Anwendungsbereich dieser Richtlinien weiterhin ausgeschlossen sind. Unbemannte Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung sollten ebenfalls vom Anwendungsbereich dieser Richtlinien ausgeschlossen sein, allerdings erst sobald und sofern die Konstruktion der unbemannten Luftfahrzeuge und ihrer Motoren, Propeller, Teile und ihrer nicht eingebauten Ausrüstung von der Agentur nach Maßgabe dieser Verordnung zertifiziert wurden, da sie im Rahmen dieser Verordnung in diesem Fall grundlegenden Anforderungen in Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit und die Funkfrequenzen unterliegen und die Konformität mit diesen Anforderungen aufgrund der in dieser Verordnung vorgesehenen Vorschriften für die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung bewertet und gewährleistet werden muss. Die Ausnahme derartiger Luftfahrtausrüstung vom Anwendungsbereich der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU sollte jedoch nur Luftfahrtausrüstung betreffen, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fällt und ausschließlich für die Nutzung in der Luft auf geschützten Frequenzen für den Flugbetrieb bestimmt ist. Infolgedessen ist Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen sowie Ausrüstung, die für die Verwendung in der Luft, aber auch für bestimmte andere Verwendungszwecke bestimmt ist, nicht von dem Anwendungsbereich der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU ausgenommen und kann daher den Vorschriften sowohl der vorliegenden Verordnung als auch dieser Richtlinien unterworfen werden.

(88) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung und Wahrung eines einheitlich hohen Niveaus bei der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und beim Umweltschutz, aufgrund des weitgehend grenzüberschreitenden Charakters der Luftfahrt und ihrer Komplexität von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres unionsweiten Anwendungsbereichs auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GRUNDSÄTZE

Artikel 1

Gegenstand und Ziele

(1) Das Hauptziel dieser Verordnung besteht darin, in der Union ein hohes einheitliches Niveau der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zu erreichen und aufrechtzuerhalten.

(2) Zudem zielt diese Verordnung darauf ab,

a) zur Luftfahrtpolitik der Union insgesamt sowie zu einer Verbesserung der Gesamtleistung des Zivilluftfahrtsektors beizutragen,

b) in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen den freien Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr zu erleichtern, gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Akteure des Luftfahrtbinnenmarkts zu schaffen und die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtbranche in der Union zu erhöhen,

c) zu einem hohen, einheitlichen Umweltschutzniveau beizutragen,

d) in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen den Verkehr von Waren, Dienstleistungen und Personal weltweit zu erleichtern, indem eine geeignete Zusammenarbeit mit Drittländern und deren Luftfahrtbehörden eingerichtet wird und indem die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen und anderen einschlägigen Dokumenten gefördert wird,

e) die Kosteneffizienz unter anderem durch die Vermeidung von Überschneidungen und die Förderung der Wirksamkeit der Regulierungs-, Zertifizierungs- und Aufsichtsverfahren sowie eine effiziente Nutzung der entsprechenden Ressourcen auf Unionsebene und nationaler Ebene zu fördern,

f) in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen zur Erreichung und Aufrechterhaltung eines hohen einheitlichen Niveaus der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt beizutragen,

g) die Mitgliedstaaten in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen bei der Ausübung ihrer Rechte und der Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen des Abkommens von Chicago zu unterstützen, indem, soweit angezeigt, eine gemeinsame Auslegung sowie eine einheitliche und fristgerechte Anwendung der Bestimmungen dieses Abkommens gewährleistet wird,

h) die Auffassungen der Union hinsichtlich Zivilluftfahrtnormen und -vorschriften weltweit zu verbreiten und dazu eine angemessene Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen zu schaffen,

i) Forschung und Innovation unter anderem im Rahmen von Regulierungs-, Zertifizierungs- und Aufsichtsverfahren zu fördern,

j) in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen die technische und betriebliche Interoperabilität und den Austausch bewährter Verwaltungsverfahren zu unterstützen,

k) das Vertrauen der Fluggäste in eine sichere Zivilluftfahrt zu stärken.

(3) Zur Erreichung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ziele ist unter anderem Folgendes vorgesehen:

a) die Ausarbeitung, Annahme und einheitliche Anwendung aller notwendigen Rechtsakte;

b) die Ergreifung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsstandards;

c) die Sicherstellung, dass die gemäß dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten abgegebenen Erklärungen und erteilten Zulassungen/Zeugnisse in der gesamten Union ohne weitere Anforderungen gültig sind und anerkannt werden;

d) die Entwicklung detaillierter technischer Normen unter Einbeziehung von Normungsorganisationen und anderer Industriegremien, die zur Einhaltung dieser Verordnung und gegebenenfalls der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verwendet werden;

e) die Errichtung einer unabhängigen Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“);

f) die einheitliche Anwendung aller erforderlichen Rechtsakte durch die zuständigen nationalen Behörden und die Agentur im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenbereiche;

g) die Erfassung, die Auswertung und der Austausch von Informationen zur Unterstützung einer nachweisgestützten Entscheidungsfindung;

h) die Durchführung von Sensibilisierungs- und Fördermaßnahmen, einschließlich Schulungen, Kommunikation und Verbreitung einschlägiger Informationen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für

a) die durch natürliche oder juristische Personen unter der Aufsicht der Agentur oder eines Mitgliedstaats erfolgende Konstruktion und Herstellung von Erzeugnissen und Teilen sowie von Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen, soweit nicht von Buchstabe b erfasst;

b) die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von Luftfahrzeugen sowie von ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen, wenn

   i) das Luftfahrzeug in einem Mitgliedstaat eingetragen ist oder werden wird, soweit nicht dieser Mitgliedstaat seine Zuständigkeiten gemäß dem Abkommen von Chicago auf ein Drittland übertragen hat und das Luftfahrzeug von einem Luftfahrzeugbetreiber eines Drittlands betrieben wird;

   ii) das Luftfahrzeug in einem Drittland eingetragen ist oder werden wird, aber von einem Luftfahrzeugbetreiber betrieben wird, der in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig ist oder dort seinen Hauptgeschäftssitz hat;

   iii) es sich bei dem Luftfahrzeug um ein unbemanntes Luftfahrzeug handelt oder handeln wird, das weder in einem Mitgliedstaat noch in einem Drittland eingetragen ist und das in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, von einem Luftfahrzeugbetreiber betrieben wird, der in diesem Gebiet niedergelassen oder ansässig ist oder dort seinen Hauptgeschäftssitz hat;

c) von einem Luftfahrzeugbetreiber eines Drittlands durchgeführte Flüge von Luftfahrzeugen in dem, in das oder aus dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden;

d) die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von sicherheitsrelevanter Flugplatzausrüstung, soweit diese auf den unter Buchstabe e genannten Flugplätzen und für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und AMS auf diesen Flugplätzen genutzt wird oder werden soll;

e) die Gestaltung, die Instandhaltung und den Betrieb von Flugplätzen, einschließlich der auf diesen Flugplätzen verwendeten sicherheitsrelevanten Ausrüstung, die sich in dem Gebiet befinden, auf das die Verträge Anwendung finden, und die

   i) der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen;

   ii) für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden und

   iii) über eine befestigte Instrumentenlandebahn von mindestens 800 m verfügen oder ausschließlich für Hubschrauber unter Verwendung von Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren bestimmt sind;

f) den Schutz der Umgebung der unter Buchstabe e genannten Flugplätze, unbeschadet des Unionsrechts und des Rechts der Mitgliedstaaten zum Umweltschutz und zur Flächennutzungsplanung;

g) die Erbringung von ATM/ANS im einheitlichen europäischen Luftraum und die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb von Systemen und Komponenten für die Erbringung dieser ATM/ANS;

h) die Gestaltung von Luftraumstrukturen im einheitlichen europäischen Luftraum, unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) und der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in Bezug auf den ihrer Hoheit unterliegenden Luftraum.

(2) Zudem gilt diese Verordnung für das an den in Absatz 1 genannten Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für

a) Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile, ihre nicht eingebaute Ausrüstung und die Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen, wenn sie für Tätigkeiten oder Dienste für das Militär, den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, die Grenzkontrolle und Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzt werden, die unter der Kontrolle und Verantwortung eines Mitgliedstaats im öffentlichen Interesse von einer mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Stelle oder in deren Auftrag durchgeführt werden, sowie das an den Tätigkeiten und Diensten dieser Luftfahrzeuge beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten und Diensten beteiligten Organisationen;

b) Flugplätze oder Teile davon, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden, sowie Ausrüstung, Personal und Organisationen hierfür;

c) ATM/ANS, einschließlich Systemen und Komponenten, Personal und Organisationen, die vom Militär gestellt oder bereitgestellt werden;

d) die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb der in Anhang I genannten Luftfahrzeuge, deren Betrieb mit einem geringen Risiko für die Flugsicherheit verbunden ist, sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen, es sei denn, für das Luftfahrzeug wurde eine Zulassung/ein Zeugnis gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erteilt oder eine solche Zulassung/ein solches Zeugnis gilt als erteilt.

Hinsichtlich Buchstabe a müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Sicherheitsziele der vorliegenden Verordnung bei der Durchführung von Tätigkeiten und Diensten mit den unter jenem Buchstaben genannten Luftfahrzeugen angemessen berücksichtigt werden. Zudem müssen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls für eine sichere Staffelung zwischen diesen und anderen Luftfahrzeugen sorgen.

Unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago dürfen Luftfahrzeuge, die unter Anhang I dieser Verordnung fallen und in einem Mitgliedstaat eingetragen sind, in anderen Mitgliedstaaten betrieben werden, sofern der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Betrieb stattfindet, dem zustimmt. Auch die Instandhaltung und konstruktionsbezogene Änderung eines solchen Luftfahrzeugs kann in einem anderen Mitgliedstaat erfolgen, sofern die betreffenden konstruktionsbezogenen Änderungen und Instandhaltungstätigkeiten unter der Aufsicht des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, und nach den im nationalen Recht dieses Mitgliedstaats festgelegten Verfahren erfolgen.

(4) Abweichend von Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d gilt diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte für die Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung eines Luftfahrzeugmusters, das unter Anhang I Nummer 1 Buchstaben e, f, g, h oder i fällt, sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen, wenn

a) die für die Konstruktion dieses Luftfahrzeugmusters zuständige Organisation eine Musterzulassung gemäß Artikel 11 bei der Agentur beantragt oder gegebenenfalls gegenüber der Agentur eine Erklärung gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a in Bezug auf dieses Luftfahrzeugmuster abgegeben hat;

([1]) 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“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

b) das Luftfahrzeugmuster in Serie hergestellt werden soll und

c) die Konstruktion dieses Luftfahrzeugmusters nicht zuvor nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats genehmigt wurde.

Diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte gelten für das betreffende Luftfahrzeugmuster ab dem Tag, an dem die Musterzulassung erteilt wird, oder gegebenenfalls ab dem Tag, an dem die Erklärung abgegeben wird. Die Bestimmungen betreffend die Bewertung des Antrags auf Musterzulassung und die Erteilung der Musterzulassung durch die Agentur gelten jedoch ab dem Tag, an dem der Antrag eingeht.

(5) Unbeschadet der Anforderungen der nationalen Sicherheit und Verteidigung sowie des Artikels 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass

a) die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b des vorliegenden Artikels genannten Einrichtungen der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, und

b) die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe c des vorliegenden Artikels genannten ATM/ANS, die für den Luftverkehr erbracht werden, für den die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 gilt,

ein Niveau der Sicherheit und Interoperabilität mit zivilen Systemen aufweisen, das ebenso wirksam ist wie das durch die Anwendung der grundlegenden Anforderungen der Anhänge VII und VIII dieser Verordnung erreichte Niveau.

(6) Ein Mitgliedstaat kann entscheiden, jeden bzw. jede Kombination der Abschnitte I, II, III oder VII des Kapitels III auf einige oder alle der in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten Tätigkeiten und das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen anzuwenden, wenn er der Auffassung ist, dass diese Bestimmungen angesichts der Merkmale der betreffenden Tätigkeiten, des betreffenden Personals und der betreffenden Organisationen und des Zwecks und Inhalts der betreffenden Bestimmungen tatsächlich angewandt werden können.

Ab dem in diesem Beschluss festgelegten Datum unterliegen die betreffenden Tätigkeiten, das betreffende Personal und die betreffenden Organisationen ausschließlich den Bestimmungen des betreffenden Abschnitts bzw. der betreffenden Abschnitte und den Bestimmungen dieser Verordnung bezüglich der Anwendung dieser Abschnitte.

Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und der Agentur seinen Beschluss unverzüglich mit und stellt ihnen alle einschlägigen Informationen zur Verfügung; dies sind insbesondere

a) der betreffende Abschnitt bzw. die betreffenden Abschnitte;

b) die betreffenden Tätigkeiten, das betreffende Personal und die betreffenden Organisationen;

c) die Gründe für seine Entscheidung; und

d) das Datum, ab dem dieser Beschluss gilt.

Gelangt die Kommission nach Konsultation der Agentur zu der Auffassung, dass die in Unterabsatz 1 genannte Bedingung nicht erfüllt ist, so erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Darlegung ihres diesbezüglichen Beschlusses. Nach Mitteilung dieses Durchführungsrechtsakts an den betreffenden Mitgliedstaat erlässt dieser unverzüglich einen Beschluss zur Änderung oder Aufhebung des in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Beschluss und unterrichtet die Kommission und die Agentur darüber.

Unbeschadet des Unterabsatzes 4 kann ein Mitgliedstaat auch jederzeit beschließen, seinen gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes erlassenen früheren Beschluss zu ändern oder aufzuheben. In solchen Fällen unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission und die Agentur unverzüglich entsprechend.

Die Agentur nimmt alle Beschlüsse der Kommission und der Mitgliedstaaten, die gemäß diesem Absatz mitgeteilt werden, in den in Artikel 74 genannten Speicher auf.

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

(7) Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Gestaltung, die Instandhaltung und den Betrieb von Flugplätzen und der dort genutzten sicherheitsrelevanten Ausrüstung von dieser Verordnung auszunehmen, wenn an diesem Flugplatz jährlich höchstens 10 000 Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr und jährlich höchstens 850 Bewegungen im Zusammenhang mit dem Frachtbetrieb abgefertigt werden, soweit die betreffenden Mitgliedstaaten sicherstellen, dass eine solche Ausnahmeregelung die Erfüllung der in Artikel 33 genannten grundlegenden Anforderungen nicht gefährdet.

Ab dem in dem genannten Ausnahmebeschluss des Mitgliedstaats angegebenen Datum unterliegen die Gestaltung, die Instandhaltung und der Betrieb des betreffenden Flugplatzes, die sicherheitsrelevante Ausrüstung und die Bodenabfertigungsdienste und AMS auf diesem Flugplatz nicht mehr dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

([1]) 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“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und der Agentur seinen Ausnahmebeschluss und die Gründe für die Annahme des Beschlusses unverzüglich mit.

Gelangt die Kommission nach Konsultation der Agentur zu der Auffassung, dass eine solche Ausnahmeregelung eines Mitgliedstaats die Bedingungen des Unterabsatzes 1 nicht erfüllt, so erlässt sie Durchführungsrechtsakte zur Darlegung ihres diesbezüglichen Beschlusses. Nach Mitteilung dieses Durchführungsrechtsakts an den betreffenden Mitgliedstaat erlässt dieser unverzüglich einen Beschluss über die Änderung oder Aufhebung seines Ausnahmebeschlusses und unterrichtet die Kommission und die Agentur darüber.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und der Agentur außerdem die Ausnahmeregelungen mit, die sie gemäß Artikel 4 Absatz 3b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gewährt haben.

Die Mitgliedstaaten prüfen jährlich das Verkehrsaufkommen der Flugplätze, denen sie gemäß diesem Absatz oder Artikel 4 Absatz 3b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Ausnahmeregelungen gewährt haben. Ergibt diese Prüfung, dass an einem dieser Flugplätze während drei aufeinander folgenden Jahren jährlich mehr als 10 000 Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr oder jährlich mehr als 850 Bewegungen im Zusammenhang mit dem Frachtbetrieb abgefertigt werden, so hebt der betreffende Mitgliedstaat die Ausnahmeregelung für diesen Flugplatz auf. In diesem Fall unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission und die Agentur entsprechend.

Die Agentur nimmt alle Beschlüsse der Kommission und der Mitgliedstaaten, die gemäß diesem Absatz mitgeteilt wurden, in den in Artikel 74 genannten Speicher auf.

(8) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, die Konstruktions-, Herstellungs-, Instandhaltungs- und Betriebstätigkeiten in Bezug auf eine oder mehrere der folgenden Kategorien von Luftfahrzeugen von dieser Verordnung auszunehmen:

a) andere Flugzeuge als unbemannte Flugzeuge mit höchstens zwei Sitzen, einer messbaren Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 45 Knoten berichtigter Fluggeschwindigkeit (CAS) und einer vom Mitgliedstaat erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als 600 kg im Falle von Flugzeugen, die nicht für den Betrieb auf Wasser bestimmt sind, bzw. 650 kg im Falle von Flugzeugen, die auf Wasser betrieben werden sollen;

b) andere Hubschrauber als unbemannte Hubschrauber mit höchstens zwei Sitzen und einer vom Mitgliedstaat erfassten MTOM von nicht mehr als 600 kg im Fall von Hubschraubern, die nicht für den Betrieb auf Wasser bestimmt sind, bzw. 650 kg im Fall von Hubschraubern, die auf Wasser betrieben werden sollen;

c) andere Segelflugzeuge als unbemannte Segelflugzeuge und andere Motorsegler als unbemannte Motorsegler mit höchstens zwei Sitzen und einer vom Mitgliedstaat erfassten MTOM von nicht mehr als 600 kg.

In Bezug auf die in Unterabsatz 1 genannten Kategorien von Luftfahrzeugen können die Mitgliedstaaten einen solchen Beschluss jedoch nicht fassen, wenn es um ein Luftfahrzeug geht, für das nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 oder nach der vorliegenden Verordnung eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wurde oder als erteilt gilt oder zu dem gemäß der vorliegenden Verordnung eine Erklärung abgegeben wurde.

(9) Ein von einem Mitgliedstaat gemäß Absatz 8 erlassener Ausnahmebeschluss hindert eine Organisation, die ihren Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats hat, nicht daran, zu beschließen, ihre Konstruktions- und Herstellungstätigkeiten in Bezug auf Luftfahrzeuge, die unter diesen Beschluss fallen, im Einklang mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte auszuüben. Wenn eine Organisation einen solchen Beschluss fasst, unterrichtet sie den betreffenden Mitgliedstaat davon. In solchen Fällen gilt der vom Mitgliedstaat gemäß Absatz 8 erlassene Ausnahmebeschluss des Mitgliedstaats nicht für die betreffenden Konstruktions- und Herstellungstätigkeiten oder die im Rahmen dieser Tätigkeiten konstruierten und hergestellten Luftfahrzeuge.

(10) Unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago dürfen Luftfahrzeuge, für die der Ausnahmebeschluss gemäß Absatz 8 gilt, und die in dem Mitgliedstaat, der den Beschluss erlassen hat, eingetragen sind, in anderen Mitgliedstaaten betrieben werden, sofern der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Betrieb stattfindet, dem zustimmt. Auch die Instandhaltung oder konstruktionsbezogene Änderung eines solchen Luftfahrzeugs kann in einem anderen Mitgliedstaat erfolgen, sofern die betreffenden Instandhaltungstätigkeiten und konstruktionsbezogenen Änderungen unter der Aufsicht des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, und nach den im nationalen Recht dieses Mitgliedstaats festgelegten Verfahren erfolgen.

In allen Zulassungen/Zeugnissen, die für ein Luftfahrzeug erteilt werden, für das ein gemäß Absatz 8 erlassener Ausnahmebeschluss gilt, wird unmissverständlich angegeben, dass die Zulassung/das Zeugnis nicht auf der Grundlage dieser Verordnung erteilt wurde, sondern nach dem nationalen Recht des Mitgliedstaats, der die Zulassung/das Zeugnis erteilt. Andere Mitgliedstaaten dürfen solche nationalen Zulassungen/Zeugnisse nur dann anerkennen, wenn sie selbst einen entsprechenden Beschluss gemäß Absatz 8 erlassen haben.

(11) Alle Bestimmungen des nationalen Rechts des Mitgliedstaats, der einen Ausnahmebeschluss gemäß Absatz 8 erlassen hat, welche die Konstruktions-, Herstellungs-, Instandhaltungs- und Betriebstätigkeiten betreffend das Luftfahrzeug, für das der Beschluss gilt, regeln, müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Art der betreffenden Tätigkeit und dem mit ihr verbundenen Risiko stehen und den in Artikel 1 bzw. Artikel 4 festgelegten Zielen und Grundsätzen Rechnung tragen.

Der Mitgliedstaat, der einen Ausnahmebeschluss gemäß Absatz 8 erlassen hat, teilt der Kommission und der Agentur diesen Beschluss unverzüglich mit und übermittelt ihnen alle einschlägigen Informationen, insbesondere das Datum, ab dem der Beschluss gilt, und die Kategorie von Luftfahrzeugen, auf die er sich bezieht.

Ein Mitgliedstaat kann beschließen, seinen nach Absatz 8 erlassenen Ausnahmebeschluss zu ändern oder aufzuheben. In diesem Fall unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission und die Agentur unverzüglich darüber.

Die Agentur nimmt alle Beschlüsse der Mitgliedstaaten, die gemäß diesem Absatz mitgeteilt werden, in den in Artikel 74 genannten Speicher auf.

Ein von einem Mitgliedstaat gemäß Absatz 8 erlassener Ausnahmebeschluss gilt auch für die Organisationen und das Personal, die bzw. das an den Konstruktions-, Herstellungs-, Instandhaltungs- und Betriebstätigkeiten, für die dieser Beschluss gilt, beteiligt sind bzw. ist.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Aufsicht“ bezeichnet die von der zuständigen Behörde oder in deren Namen vorgenommene kontinuierliche Prüfung, ob die Anforderungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, auf deren Grundlage eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt oder zu denen eine Erklärung abgegeben wurde, weiterhin erfüllt sind;

2. „Abkommen von Chicago“ bezeichnet das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und die dazugehörigen Anhänge;

3. „Erzeugnis“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, einen Motor oder einen Propeller;

4. „Teil“ bezeichnet eine Komponente eines Erzeugnisses gemäß der Musterbauart des Erzeugnisses;

5. „ATM/ANS“ bezeichnet Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste und deckt Folgendes ab: die Flugverkehrsmanagementfunktionen und -dienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004; die Flugsicherungsdienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der genannten Verordnung, einschließlich Netzmanagementfunktionen und -diensten im Sinne des Artikels 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004, sowie Dienste, die die von den Satelliten der Grundkonstellation des GNSS gesendeten Signale für Flugnavigationszwecke verbessern; die Gestaltung der Flugverfahren; ferner Dienste, die in der Erzeugung, Verarbeitung und Formatierung von Daten sowie deren Übermittlung an den allgemeinen Luftverkehr zum Zweck der Flugsicherung bestehen;

6. „ATM/ANS-Komponente“ bezeichnet sowohl materielle Objekte wie Geräte als auch immaterielle Objekte wie Software, von denen die Interoperabilität des EATMN abhängt;

7. „ATM/ANS-System“ bezeichnet die Zusammenfassung bord- und bodengestützter Komponenten sowie weltraumgestützte Ausrüstung; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen;

8. „ATM-Generalplan“ bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates ([1]) gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates ([2]) gebilligten Plan;

9. „Zertifizierung“ bezeichnet jede auf einer angemessenen Prüfung beruhende Form der Anerkennung im Rahmen dieser Verordnung — durch Erteilung einer entsprechenden Zulassung/eines entsprechenden Zeugnisses —, dass eine juristische oder natürliche Person, ein Erzeugnis, ein Teil, eine nicht eingebaute Ausrüstung, eine Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen, ein Flugplatz, eine sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung, ein ATM/ANS-System, eine ATM/ANS-Komponente oder ein Flugsimulationsübungsgerät die anwendbaren Anforderungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt;

10. „Erklärung“ bezeichnet jede unter der alleinigen Verantwortung einer dieser Verordnung unterliegenden juristischen oder natürlichen Person gemäß dieser Verordnung getroffene schriftliche Aussage, die bestätigt, dass die anwendbaren Anforderungen dieser Verordnung sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, die sich auf eine juristische oder natürliche Person, ein Erzeugnis, ein Teil, eine nicht eingebaute Ausrüstung, eine Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen, eine sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung, ein ATM/ANS-System, eine ATM/ANS-Komponente oder ein Flugsimulationsübungsgerät beziehen, erfüllt sind;

([1]) Beschluss 2009/320/EG des Rates vom 30. März 2009 zur Billigung des europäischen Generalplans für das Flugverkehrsmanagement des Projekts „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) (ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) (ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1).

11. „qualifizierte Stelle“ bezeichnet eine akkreditierte juristische oder natürliche Person, der unter der Kontrolle und Verantwortung der Agentur oder einer zuständigen nationalen Behörde von der Agentur bzw. der zuständigen nationalen Behörde bestimmte Zertifizierungs- oder Aufsichtsaufgaben gemäß dieser Verordnung übertragen werden dürfen;

12. „Zulassung/Zeugnis“ bezeichnet jede Zulassung sowie jedes Zeugnis, jede Genehmigung, Lizenz, Ermächtigung, Bescheinigung und jedes sonstige Dokument, die/das aufgrund einer Zertifizierung erteilt wird, um die Erfüllung der anwendbaren Anforderungen zu bestätigen;

13. „Luftfahrzeugbetreiber“ bezeichnet jede juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder zu betreiben beabsichtigt;

14. „Flugplatzbetreiber“ bezeichnet jede juristische oder natürliche Person, die einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt;

15. „Flugsimulationsübungsgerät“ bezeichnet jede Art von Gerät, mit dem Flugbedingungen am Boden simuliert werden, einschließlich Flugsimulatoren, Flugübungsgeräten, Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgeräten sowie Übungsgeräten für die Grundlagen des Instrumentenflugs;

16. „Flugplatz“ bezeichnet eine abgegrenzte Fläche an Land oder auf dem Wasser, die sich auf einer festen Struktur, einer festen Struktur auf See oder einer schwimmenden Struktur befindet, einschließlich der darauf befindlichen Gebäude, Anlagen und Ausrüstung, die dazu bestimmt ist, ganz oder teilweise für Landungen, Starts und Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen genutzt zu werden;

17. „sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung“ bezeichnet alle Instrumente, Ausrüstungen, Mechanismen, Geräte, Zubehörteile, Software oder Zusatzteile, die dazu verwendet werden oder verwendet werden sollen, zum sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen auf einem Flugplatz beizutragen;

18. „Vorfeld“ bezeichnet eine abgegrenzte Fläche eines Flugplatzes, die für die Aufnahme von Luftfahrzeugen zum Ein- oder Aussteigen von Fluggästen, Ein- oder Ausladen von Gepäck, Post oder Fracht, Betanken, Abstellen oder zur Instandhaltung bestimmt ist;

19. „Vorfeldmanagementdienst (AMS)“ bezeichnet einen zur Leitung der Tätigkeiten und Bewegungen von Luftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen auf dem Vorfeld erbrachten Dienst;

20. „Fluginformationsdienst“ bezeichnet einen Dienst zur Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind;

21. „allgemeiner Luftverkehr“ bezeichnet alle im Einklang mit den Verfahren der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) durchgeführten Bewegungen von zivilen und Staatsluftfahrzeugen;

22. „internationale Richtlinien und Empfehlungen“ bezeichnet die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, die gemäß Artikel 37 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von der ICAO angenommen wurden;

23. „Bodenabfertigungsdienst“ bezeichnet jeden an Flugplätzen erbrachten Dienst, der sicherheitsrelevante Tätigkeiten in den Bereichen Überwachung am Boden, Flugdienstberatung und Beladungskontrolle, Fluggastabfertigung, Gepäckabfertigung, Fracht- und Postabfertigung, Vorfelddienste für Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugservice, Dienstleistungen in Bezug auf Treibstoff und Öl sowie Ladung der Bordverpflegung (Catering) umfasst; dies gilt auch für den Fall, dass der Luftfahrzeugbetreiber diese Bodenabfertigungsdienste für sich selbst erbringt (Selbstabfertigung);

24. „gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen;

25. „Sicherheitsleistung“ bezeichnet die Sicherheitsbilanz der Union, eines Mitgliedstaats oder einer Organisation gemäß ihren/seinen Sicherheitsleistungszielen und -indikatoren;

26. „Sicherheitsleistungsindikator“ bezeichnet einen Parameter zur Überwachung und Bewertung der Sicherheitsleistung;

27. „Sicherheitsleistungsziel“ bezeichnet ein geplantes oder angestrebtes Ziel für die Einhaltung der Sicherheitsleistungsindikatoren während eines bestimmten Zeitraums;

28. „Luftfahrzeug“ bezeichnet jede Maschine, die sich aufgrund von Reaktionen der Luft, mit Ausnahme von Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche, in der Atmosphäre halten kann;

29. „nicht eingebaute Ausrüstung“ bezeichnet alle vom Luftfahrzeugbetreiber an Bord eines Luftfahrzeugs mitgeführten Instrumente, Ausrüstungen, Mechanismen, Geräte, Zubehörteile, Software oder Zusatzteile, die nicht ein Teil sind und für den Betrieb oder die Steuerung eines Luftfahrzeugs verwendet werden oder verwendet werden sollen, die Überlebenswahrscheinlichkeit der Insassen verbessern oder Auswirkungen auf den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs haben könnten;

30. „unbemanntes Luftfahrzeug“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, das ohne einen an Bord befindlichen Piloten autonom oder ferngesteuert betrieben wird oder dafür konstruiert ist;

31. „Fernpilot“ bezeichnet eine natürliche Person, die für die sichere Durchführung des Fluges eines unbemannten Luftfahrzeugs verantwortlich ist, wobei der Fernpilot entweder die Flugsteuerung manuell vornimmt oder, wenn das unbemannte Luftfahrzeug automatisch fliegt, dessen Kurs überwacht und in der Lage bleibt, jederzeit einzugreifen und den Kurs zu ändern;

32. „Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen“ bezeichnet alle Instrumente, Ausrüstungen, Mechanismen, Geräte, Zubehörteile, Software oder Zusatzteile, die für den sicheren Betrieb eines unbemannten Luftfahrzeugs erforderlich sind und die keine Teile sind und nicht an Bord des unbemannten Luftfahrzeugs mitgeführt werden;

33. „einheitlicher europäischer Luftraum“ bezeichnet den Luftraum über dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, sowie jeden anderen Luftraum, in dem Mitgliedstaaten die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 gemäß Artikel 1 Absatz 3 der genannten Verordnung anwenden;

34. „zuständige nationale Behörde“ bezeichnet eine oder mehrere von einem Mitgliedstaat benannte Stelle(n), die über die erforderlichen Befugnisse und übertragenen Zuständigkeiten verfügt/verfügen, um gemäß dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten sowie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung zu erfüllen.

Artikel 4

Grundsätze für Maßnahmen im Rahmen dieser Verordnung

(1) Die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten müssen, wenn sie Maßnahmen im Rahmen dieser Verordnung treffen,

a) den Stand der Technik und bewährte Verfahren in der Luftfahrt berücksichtigen und den weltweiten Erfahrungen in der Luftfahrt sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf den jeweiligen Gebieten Rechnung tragen;

b) sich auf die besten verfügbaren Nachweise und Analysen stützen;

c) eine unmittelbare Reaktion auf ermittelte Ursachen von Unfällen, schweren Störungen und absichtlichen Verstößen gegen Sicherheitsbestimmungen ermöglichen;

d) Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Bereichen der Flugsicherheit sowie zwischen der Flugsicherheit, der Cybersicherheit und anderen technischen Gebieten der Luftfahrtregulierung berücksichtigen;

e) soweit möglich, Anforderungen und Verfahren auf eine leistungsbezogene Weise festlegen, die auf die zu erreichenden Ziele ausgerichtet ist und es ermöglicht, diese leistungsbezogenen Ziele auf unterschiedlichen Wegen zu erreichen;

f) die Zusammenarbeit und eine effiziente Ressourcennutzung durch die Behörden auf Unionsebene und der Ebene der Mitgliedstaaten fördern;

g) soweit möglich, rechtlich nicht bindende Maßnahmen treffen, einschließlich Aktionen zur Förderung der Sicherheit;

h) die internationalen Rechte und Pflichten der Union und der Mitgliedstaaten im Bereich der Zivilluftfahrt einschließlich der Rechte und Pflichten im Rahmen des Abkommens von Chicago berücksichtigen.

(2) Die gemäß dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen müssen die Art der betreffenden Tätigkeit, auf die sie sich beziehen, und das mit ihr verbundene Risiko widerspiegeln und in einem angemessen Verhältnis dazu stehen. Soweit für die betreffende Tätigkeit erforderlich, berücksichtigen die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten bei der Ausarbeitung und Verabschiedung dieser Maßnahmen

a) die Frage, ob neben der Flugbesatzung weitere Personen an Bord befördert werden, insbesondere ob der Betrieb öffentlich zugänglich ist;

b) die Frage, inwieweit Dritte oder Gegenstände am Boden durch die Tätigkeit gefährdet werden könnten;

c) die Komplexität, Leistungsfähigkeit und betrieblichen Merkmale des betreffenden Luftfahrzeugs;

d) den Zweck des Fluges, das Luftfahrzeugmuster und die Art des genutzten Luftraums;

e) Art, Umfang und Komplexität des Betriebs oder der Tätigkeit, darunter gegebenenfalls Umfang und Art des von der zuständigen Organisation oder Person abgefertigten Verkehrs;

f) die Frage, inwieweit Personen, die von den mit dem Betrieb verbundenen Risiken betroffen sein könnten, diese Risiken bewerten und begrenzen können;

g) die Ergebnisse früherer Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten.

KAPITEL II

FLUGSICHERHEITSMANAGEMENT

Artikel 5

Europäisches Flugsicherheitsprogramm

(1) Nach Konsultation der Agentur und der Mitgliedstaaten verabschiedet und veröffentlicht die Kommission ein Dokument, in dem sie die Funktionsweise des europäischen Flugsicherheitssystems beschreibt und die Vorschriften, Tätigkeiten und Verfahren aufführt, die zum Management der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union gemäß dieser Verordnung angewandt werden (im Folgenden „europäisches Flugsicherheitsprogramm"), und aktualisiert dieses erforderlichenfalls.

(2) Das europäische Flugsicherheitsprogramm umfasst mindestens die in den internationalen Richtlinien und Empfehlungen beschriebenen Elemente im Zusammenhang mit den Verantwortlichkeiten der Staaten für das Sicherheitsmanagement.

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

Artikel 6

Europäischer Plan für Flugsicherheit

(1) Die Agentur entwickelt, verabschiedet und veröffentlicht — in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und relevanten Interessenträgern gemäß Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2 — einen europäischen Plan für Flugsicherheit und aktualisiert diesen anschließend mindestens einmal jährlich. Auf der Grundlage einer Prüfung der einschlägigen Sicherheitsinformationen sind in dem europäischen Plan für Flugsicherheit die hauptsächlichen Sicherheitsrisiken für das europäische Flugsicherheitssystem zu identifizieren und die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken darzulegen.

(2) Die Agentur dokumentiert — in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und relevanten Interessenträgern gemäß Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2 — in einem speziellen Portfolio zum Sicherheitsrisiko die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Sicherheitsrisiken und überwacht die Umsetzung der jeweiligen Abhilfemaßnahmen durch die betreffenden Parteien, wobei sie bei Bedarf auch Sicherheitsleistungsindikatoren festlegt.

(3) In dem europäischen Plan für Flugsicherheit wird unter Berücksichtigung der in Artikel 1 genannten Ziele das Niveau der Sicherheitsleistung in der Union bestimmt. Die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten streben gemeinsam die Erreichung dieses Niveaus der Sicherheitsleistung an.

Artikel 7

Staatliches Sicherheitsprogramm

(1) Jeder Mitgliedstaat erstellt im Benehmen mit relevanten Interessenträgern in Bezug auf die seiner Verantwortung unterliegenden Luftfahrttätigkeiten ein staatliches Sicherheitsprogramm für das Flugsicherheitsmanagement in der Zivilluftfahrt (im Folgenden „staatliches Sicherheitsprogramm") und schreibt es fort. Dieses Programm muss in einem angemessenen Verhältnis zu Umfang und Komplexität dieser Tätigkeiten stehen und mit dem europäischen Flugsicherheitsprogramm vereinbar sein.

(2) Das staatliche Sicherheitsprogramm umfasst mindestens die in den internationalen Richtlinien und Empfehlungen genannten Elemente im Zusammenhang mit der Verantwortung der Staaten für das Sicherheitsmanagement.

(3) In dem staatlichen Sicherheitsprogramm wird unter Berücksichtigung der in Artikel 1 genannten Ziele und des in Artikel 6 Absatz 3 genannten Niveaus der Sicherheitsleistung das Niveau der Sicherheitsleistung bestimmt, das bei den Luftfahrttätigkeiten unter der Verantwortung des betreffenden Mitgliedstaats auf nationaler Ebene zu erreichen ist.

Artikel 8

Staatlicher Plan für Flugsicherheit

(1) Das staatliche Sicherheitsprogramm beinhaltet einen staatlichen Plan für Flugsicherheit oder es wird ein solcher beigefügt. Auf der Grundlage einer Prüfung der einschlägigen Sicherheitsinformationen nennt jeder Mitgliedstaat im Benehmen mit relevanten Interessenträgern in dem Plan die hauptsächlichen Sicherheitsrisiken für sein nationales Flugsicherheitssystem in der Zivilluftfahrt und legt die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken dar.

(2) Der staatliche Plan für Flugsicherheit muss die im europäischen Plan für Flugsicherheit identifizierten Risiken und Maßnahmen umfassen, soweit sie für den betreffenden Mitgliedstaat relevant sind. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Agentur darüber, welche der im europäischen Plan für Flugsicherheit identifizierten Risiken und Maßnahmen seiner Ansicht nach für das nationale Flugsicherheitssystem nicht relevant sind, und begründet dies.

KAPITEL III

MATERIELLE ANFORDERUNGEN

ABSCHNITT I

Lufttüchtigkeit und Umweltschutz

Artikel 9

Grundlegende Anforderungen

(1) Die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeuge, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, sowie ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung müssen die in Anhang II dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit erfüllen.

(2) Hinsichtlich Lärmentwicklung und Emissionen müssen diese Luftfahrzeuge sowie ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung die Umweltschutzanforderungen gemäß Änderung 12 von Band I und Änderung 9 von Band II und der Erstauflage von Band III — jeweils anwendbar ab dem 1. Januar 2018 — von Anhang 16 des Abkommens von Chicago erfüllen.

Die in Anhang III dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit gelten für Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung, soweit die in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Bestimmungen des Abkommens von Chicago keine Umweltschutzanforderungen enthalten.

Organisationen, die an der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung der Erzeugnisse gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b beteiligt sind, müssen die Anforderungen des Anhangs III Nummer 8 dieser Verordnung erfüllen.

Artikel 10

Konformität

(1) Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a genannten Luftfahrzeugen, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, sowie ihren Motoren, Propellern und Teilen wird die Einhaltung des Artikels 9 gemäß den Artikeln 11 und 12 sowie Artikel 15 Absatz 1 sichergestellt.

(2) Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i genannten Luftfahrzeugen, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, sowie ihren Motoren, Propellern, Teilen und ihrer nicht eingebauten Ausrüstung wird die Einhaltung des Artikels 9 gemäß den Artikeln 11 bis 16 sichergestellt.

Artikel 11

Konstruktion von Erzeugnissen

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

Für die betrieblichen Eignungsdaten zu einer Musterbauart wird eine Genehmigung erteilt. Diese Genehmigung wird in die Musterzulassung bzw. die eingeschränkte Musterzulassung gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b aufgenommen.

Eine solche Musterzulassung, Änderungszulassung, Genehmigung von Reparaturverfahren oder Genehmigung der betrieblichen Eignungsdaten wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Konstruktion des Erzeugnisses der Zertifizierungsgrundlage entspricht, die gemäß den in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und Ziffer ii genannten delegierten Rechtsakten festgelegt wurde, und die Konstruktion des Erzeugnisses keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, aufgrund deren das Erzeugnis nicht auf umweltverträgliche oder sichere Weise betrieben werden kann.

Eine solche Musterzulassung, Änderungszulassung, Genehmigung von Reparaturverfahren oder Genehmigung der betrieblichen Eignungsdaten kann von einer gemäß Artikel 15 genehmigten Organisation, die gemäß dem in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe k genannten delegierten Rechtsakt zur Erteilung dieser Zulassungen oder Genehmigungen berechtigt ist, auch ohne einen solchen Antrag erteilt werden, sofern sie sich davon überzeugt hat, dass die Konstruktion des Erzeugnisses die in Unterabsatz 3 dieses Absatzes festgelegten Bedingungen erfüllt.

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

Artikel 12

Konstruktion von Teilen

Soweit in den in Artikel 19 genannten delegierten Rechtsakten nichts anderes festgelegt ist, bedarf die Konstruktion von Teilen der Zertifizierung, aufgrund deren eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wird.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Konstruktion des Teils der Zertifizierungsgrundlage entspricht, die gemäß den in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii genannten delegierten Rechtsakten festgelegt wurde.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis kann von einer gemäß Artikel 15 zugelassenen Organisation, die gemäß dem in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe k genannten delegierten Rechtsakt zur Erteilung dieser Zulassungen/Zeugnisse berechtigt ist, auch ohne einen solchen Antrag erteilt werden, sofern sie sich davon überzeugt hat, dass die Konstruktion des Teils der Zertifizierungsgrundlage entspricht, die gemäß den in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii genannten delegierten Rechtsakten festgelegt wurde.

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

Artikel 13

Konstruktion von nicht eingebauter Ausrüstung

Soweit in den in Artikel 19 genannten delegierten Rechtsakten vorgesehen, bedarf die Konstruktion nicht eingebauter Ausrüstung einer Zertifizierung, aufgrund deren eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wird.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Konstruktion der nicht eingebauten Ausrüstung der Zertifizierungsgrundlage entspricht, die gemäß den in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii genannten delegierten Rechtsakten festgelegt wurde.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis kann von einer gemäß Artikel 15 zugelassenen Organisation, die gemäß dem in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe k genannten delegierten Rechtsakt zur Erteilung dieser Zulassungen/Zeugnisse berechtigt ist, auch ohne einen solchen Antrag erteilt werden, sofern sie sich davon überzeugt hat, dass die Konstruktion der nicht eingebauten Ausrüstung der Zertifizierungsgrundlage entspricht, die gemäß den in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii genannten Durchführungsrechtsakten festgelegt wurde.

Artikel 14

Einzelne Luftfahrzeuge

(1) Einzelne Luftfahrzeuge bedürfen einer Zertifizierung, aufgrund deren ein Lufttüchtigkeitszeugnis und, soweit dies in den in Artikel 19 genannten delegierten Rechtsakten vorgesehen ist, ein Lärmzeugnis erteilt wird.

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

(2) Die Zulassungen/Zeugnisse gemäß Absatz 1 dieses Artikels bleiben so lange gültig, wie das Luftfahrzeug, seine Motoren, Propeller, Teile und seine nicht eingebaute Ausrüstung den Anforderungen der in Artikel 17 genannten Durchführungsrechtsakte im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit entsprechen und den für einen sicheren und umweltverträglichen Betrieb erforderlichen Zustand aufweisen.

Artikel 15

Organisationen

(1) Soweit die in Artikel 19 genannten delegierten Rechtsakte nichts anderes vorsehen, bedürfen Organisationen, die für die Konstruktion und Herstellung von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung verantwortlich sind, der Zertifizierung, aufgrund deren eine Genehmigung erteilt wird. Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die in den in Artikel 19 genannten delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, um die Einhaltung der in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen. In dieser Genehmigung werden die der Organisation gewährten Rechte und der Umfang der Genehmigung vermerkt.

(2) Darüber hinaus ist eine Genehmigung erforderlich für:

a) Organisationen, die für die Instandhaltung und die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung verantwortlich sind, und

b) Organisationen, die an der Schulung des Personals, das für die Freigabe eines Erzeugnisses, eines Teils oder nicht eingebauter Ausrüstung nach der Instandhaltung verantwortlich ist, beteiligt sind;

Unterabsatz 1 gilt jedoch nicht in Situationen, in denen aufgrund des Erlasses von in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten, unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Genehmigungen nicht erforderlich sind.

Die in diesem Absatz genannten Genehmigungen werden auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 17 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(3) In den in Absatz 2 dieses Artikels genannten Genehmigungen werden die der Organisation gewährten Rechte vermerkt. Diese Genehmigungen können im Einklang mit den in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen.

(4) Die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Genehmigungen können im Einklang mit den in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer solchen Genehmigung nicht mehr erfüllt.

(5) Wenn aufgrund des Erlasses von in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten eine in Absatz 2 dieses Artikels genannte Genehmigung nicht erforderlich ist, können die in Artikel 17 genannten Durchführungsrechtsakte unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze gemäß den Artikeln 1 und 4 und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos dennoch vorsehen, dass die Organisation erklären muss, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit den unter Einhaltung dieser Durchführungsrechtsakte von ihr durchgeführten Tätigkeiten verbunden sind.

Artikel 16

Personal

(1) Das Personal, das für die Freigabe eines Erzeugnisses, eines Teils oder nicht eingebauter Ausrüstung nach der Instandhaltung verantwortlich ist, benötigt eine Lizenz, ausgenommen in Situationen, in denen aufgrund des Erlasses von in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten eine solche Lizenz unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze gemäß den Artikeln 1 und 4 und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos nicht erforderlich ist.

Diese Lizenz wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 17 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(2) In der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Lizenz werden die dem Personal gewährten Rechte vermerkt. Die Lizenz kann im Einklang mit den in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe d genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen.

(3) Diese in Absatz 1 dieses Artikels genannte Lizenz kann eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Lizenz im Einklang mit den gemäß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe d erlassenen Durchführungsakten nicht mehr erfüllt.

Artikel 17

Durchführungsrechtsakte betreffend die Lufttüchtigkeit

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Durchführung und der Einhaltung der in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeuge, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, sowie ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die Vorschriften und Verfahren für die Aufrechterhaltung der in Artikel 14 und Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten Zulassungen/Zeugnisse;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 15 Absatz 2 genannten Genehmigungen und für die Situationen, in denen solche Genehmigungen nicht erforderlich sind;

c) die Vorschriften und Verfahren für Erklärungen gemäß Artikel 15 Absatz 5 und für die Situationen, in denen solche Erklärungen erforderlich sind;

d) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 16 genannten Lizenzen und für die Situationen, in denen solche Lizenzen nicht erforderlich sind;

e) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 15 Absatz 2 und Artikel 16 genannten Genehmigungen und Lizenzen sowie der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 15 Absatz 5 abgeben;

f) die Vorschriften und Verfahren für die Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung;

g) die Vorschriften und Verfahren für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen;

h) zusätzliche Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung, deren Konstruktion bereits zertifiziert ist, soweit diese erforderlich sind, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Verbesserungen der Sicherheit zu unterstützen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in den Anhängen 1, 6 und 8 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Artikel 18

Ausnahmeregelungen

(1) Abweichend von den Artikeln 9 bis 13 gilt Folgendes:

a) Die Konformität der Konstruktion von Erzeugnissen, von Teilen und von nicht eingebauter Ausrüstung mit den in Artikel 9 genannten anwendbaren grundlegenden Anforderungen kann ohne Erteilung einer Zulassung/eines Zeugnisses geprüft werden, wenn die in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe d Ziffer i genannten delegierten Rechtsakte dies vorsehen. In diesem Fall sind in den in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe j genannten delegierten Rechtsakten die Bedingungen und Verfahren für eine solche Prüfung festzulegen. Die in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe d Ziffer i genannten delegierten Rechtsakte könnten vorsehen, dass die für die Konstruktion und Herstellung dieser Erzeugnisse, Teile und nicht eingebauten Ausrüstung verantwortliche Organisation eine Erklärung darüber abgeben kann, dass deren Konstruktion die grundlegenden Anforderungen sowie die Einzelspezifikationen erfüllt, die gemäß den in Artikel 19 Absatz 1Buchstabe i genannten delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, die angenommen wurden, um die Konformität der Konstruktion mit den grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

b) Wenn die Konstruktion eines Luftfahrzeugs den in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen nicht entspricht, kann eine eingeschränkte Musterzulassung erteilt werden. In diesem Fall wird die Musterzulassung auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Konstruktion des Luftfahrzeugs der Zertifizierungsgrundlage entspricht, die im Einklang mit den in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i und Ziffer ii genannten delegierten Rechtsakten festgelegt wurde, und angesichts der beabsichtigten Nutzung des Luftfahrzeugs hinsichtlich der Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit angemessen ist.

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

a) Im Einklang mit den in Artikel 19 genannten delegierten Rechtsakten wird ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein eingeschränktes Lärmzeugnis für Luftfahrzeuge erteilt, deren Konstruktion Gegenstand einer Erklärung gemäß Absatz 1 Buchstabe a ist oder die im Einklang mit Absatz 1 Buchstabe b eine eingeschränkte Musterzulassung erhalten haben. In diesem Fall werden die Zeugnisse auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Luftfahrzeug dieser Konstruktion entspricht und den für einen sicheren und umweltverträglichen Betrieb erforderlichen Zustand aufweist.

b) Im Einklang mit den in Artikel 19 genannten delegierten Rechtsakten kann eine Fluggenehmigung erteilt werden, um den Betrieb von Luftfahrzeugen zu gestatten, die weder über ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis noch über ein gültiges eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen. In diesem Fall wird die Fluggenehmigung auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass mit dem Luftfahrzeug Flüge unter Normalbedingungen sicher durchgeführt werden können.

Die Fluggenehmigung kann von einer gemäß Artikel 15 zugelassenen Organisation, die gemäß dem in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe k genannten delegierten Rechtsakt oder dem in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe e genannten Durchführungsrechtsakt zur Erteilung dieser Fluggenehmigungen berechtigt ist, auch ohne einen solchen Antrag erteilt werden, sofern sie sich davon überzeugt hat, dass mit dem Luftfahrzeug Flüge unter Normalbedingungen sicher durchgeführt werden können.

Die Fluggenehmigung ist im Einklang mit den in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe f genannten delegierten Rechtsakten angemessen zu beschränken, insbesondere um die Sicherheit Dritter zu gewährleisten.

Artikel 19

Befugnisübertragung

(1) Hinsichtlich der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeuge, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, sowie ihre Motoren, Propellern, Teilen und ihre nicht eingebaute Ausrüstung wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um folgende Aspekte detailliert zu regeln:

a) detaillierte Umweltschutzanforderungen für die Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung in den in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Fällen;

b) die Bedingungen, unter denen die Agentur gemäß Artikel 77 Folgendes festlegt und dem Antragsteller mitteilt:

i) die Musterzertifizierungsgrundlage, die auf ein Erzeugnis hinsichtlich der Erteilung der Musterzertifizierung gemäß Artikel 11 und Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b anzuwenden ist;

ii) die Zertifizierungsgrundlage, die auf ein Erzeugnis hinsichtlich der Genehmigung der betrieblichen Eignungsdaten gemäß Artikel 11 anzuwenden ist, einschließlich

— des Mindestlehrplans für die Ausbildung des freigabeberechtigten Personals zur Erlangung der Musterberechtigung;

— des Mindestlehrplans für die Pilotenausbildung zur Erlangung der Musterberechtigung und die Referenzdaten für den Nachweis der objektiven Qualifizierung bezüglich der betreffenden Simulatoren;

— gegebenenfalls der Basis-Mindestausrüstungsliste;

— der für die Flugbegleiter relevanten Daten zum Luftfahrzeugmuster;

— zusätzlicher Spezifikationen zur Gewährleistung der Einhaltung des Abschnitts III dieses Kapitels;

iii) die Zertifizierungsgrundlage, die auf ein Teil oder eine nicht eingebaute Ausrüstung, einschließlich sicherheitsrelevanter Ausrüstung und in Artikel 30 Absatz 7 genannter Instrumente, hinsichtlich der Zertifizierung gemäß den Artikeln 12 und 13 anzuwenden ist;

c) die besonderen Bedingungen für die Konformität der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii genannten Luftfahrzeuge mit den in Artikel 9 genannten grundlegenden Anforderungen;

d) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in den Artikeln 11, 12 und 13 sowie in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b genannten Zulassungen/Zeugnisse; dies umfasst

i) die Bedingungen für Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich bzw. nicht erforderlich sind bzw. Erklärungen zulässig sind;

ii) die Bedingungen für die Geltungsdauer dieser Zulassungen/Zeugnisse sowie für die Verlängerung dieser Zulassungen/Zeugnisse im Falle einer Befristung;

e) die Bedingungen für die Erteilung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Lufttüchtigkeitszeugnissen und Lärmzeugnissen gemäß Artikel 14 Absatz 1 sowie von eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnissen und eingeschränkten Lärmzeugnissen gemäß Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a;

f) die Bedingungen für die Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung, den Widerruf und die Verwendung von Fluggenehmigungen gemäß Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b;

g) die Bedingungen für die Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der Genehmigungen nach Artikel 15 Absatz 1, und für die Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Genehmigungen erforderlich bzw. nicht erforderlich sind bzw. Erklärungen zulässig sind;

h) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Zulassungen/Zeugnissen, die gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 sowie Artikel 14 Absatz 1, Artikel 15 Absatz 1, Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 18 Absatz 2 erteilt wurden, sowie der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a und Buchstabe g des vorliegenden Absatzes abgegeben haben;

i) die Bedingungen für die Festlegung der Einzelspezifikationen für die Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung, die Gegenstand einer Erklärung gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a sind;

j) die Bedingungen und Verfahren für die Prüfung der Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit der Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a, ohne dass dabei eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wird, einschließlich der Bedingungen und Beschränkungen für den Betrieb;

k) die Bedingungen, unter denen Organisationen, die eine Genehmigung gemäß Artikel 15 Absatz 1 erhalten haben, ermächtigt werden können, Zulassungen/Zeugnisse gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 sowie Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b zu erteilen;

(2) Hinsichtlich der Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit von Luftfahrzeugen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, sowie ihrer Motoren, Propeller, Teile und ihrer nicht eingebauten Ausrüstung wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge II und III zu ändern, wenn dies aufgrund technischer, betrieblicher oder wissenschaftlicher Entwicklungen oder Nachweise im Bereich der Lufttüchtigkeit oder Umweltverträglichkeit erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

(3) Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit von Luftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstaben a und b, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, sowie ihrer Motoren, Propeller, Teile und ihrer nicht eingebauten Ausrüstung wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verweise auf die Bestimmungen des Abkommens von Chicago gemäß Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 zu ändern, um sie im Lichte nachfolgender Änderungen dieser Bestimmungen zu aktualisieren, die nach dem 4. Juli 2018 in Kraft treten und in allen Mitgliedstaaten anwendbar sind, soweit diese Anpassungen den Geltungsbereich dieser Verordnung nicht erweitern.

ABSCHNITT II

Fliegendes Personal

Artikel 20

Grundlegende Anforderungen

Piloten und Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, befasst sind, sowie Flugsimulationsübungsgeräte, Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und flugmedizinischen Untersuchung dieser Piloten und Flugbegleiter eingesetzt werden bzw. mitwirken, müssen die in Anhang IV festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllen.

Artikel 21

Piloten

(1) Piloten benötigen eine Pilotenlizenz und ein ärztliches Zeugnis, die dem durchzuführenden Flugbetrieb entsprechen, ausgenommen in Situationen, in denen aufgrund des Erlasses von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i diese Lizenzen oder ärztlichen Zeugnisse unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos nicht erforderlich sind.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Pilotenlizenz wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 23 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(3) Das in Absatz 1 dieses Artikels genannte ärztliche Zeugnis für Piloten wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 23 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(4) In der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Pilotenlizenz und dem dort genannten ärztlichen Zeugnis für Piloten werden die dem Piloten gewährten Rechte vermerkt.

Die Pilotenlizenz und das ärztliche Zeugnis für Piloten können im Einklang mit den in Artikel 23 Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen.

(5) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Pilotenlizenz und das dort genannte ärztliche Zeugnis für Piloten können eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer Lizenz oder eines ärztlichen Zeugnisses gemäß den in Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe c genannten Durchführungsrechtsakten nicht mehr erfüllt.

(6) Die Ausbildung und Erfahrung mit Luftfahrzeugen, die nicht dieser Verordnung unterliegen, können im Einklang mit den gemäß Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer iv erlassenen Durchführungsrechtsakten für die Zwecke des Erwerbs der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Pilotenlizenz anerkannt werden.

Artikel 22

Flugbegleiter

(1) Im gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Flugbegleiter benötigen eine Bescheinigung.

(2) Im Einklang mit den in Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten und unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos kann auch für Flugbegleiter, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, eine Bescheinigung erforderlich sein.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Bescheinigungen werden auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 23 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(4) In den in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Bescheinigung werden die den Flugbegleitern gewährten Rechte vermerkt. Die Bescheinigungen können im Einklang mit den in Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen.

(5) Im Einklang mit den in Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten können die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannte Bescheinigungen eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Bescheinigung nicht mehr erfüllt.

(6) Im Einklang mit den in Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten werden Flugbegleiter vor Ausübung ihrer Rechte und danach in regelmäßigen Abständen auf ihre medizinische Tauglichkeit hin untersucht, um die Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit zu sicherzustellen.

Artikel 23

Durchführungsrechtsakte für Piloten und Flugbegleiter

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für Piloten, die mit dem Betrieb der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b genannten Luftfahrzeuge, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, befasst sind, auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die verschiedenen Arten von Pilotenlizenzen und ärztlichen Zeugnissen gemäß Artikel 21 sowie die verschiedenen für die unterschiedlichen Arten von Tätigkeiten geeigneten Berechtigungen für diese Pilotenlizenzen;

b) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Pilotenlizenzen, Berechtigungen und ärztlichen Zeugnissen für Piloten;

c) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der Pilotenlizenzen, Berechtigungen und ärztlichen Zeugnisse für Piloten einschließlich

   i) der Vorschriften und Verfahren für Situationen, in denen solche Lizenzen, Berechtigungen und ärztlichen Zeugnisse für Piloten nicht erforderlich sind;

   ii) der Vorschriften und Verfahren für die Umwandlung nationaler Pilotenlizenzen und nationaler ärztlicher Zeugnisse für Piloten in Pilotenlizenzen und ärztliche Zeugnisse für Piloten gemäß Artikel 21 Absatz 1;

   iii) der Vorschriften und Verfahren für die Umwandlung nationaler Flugingenieurlizenzen in Pilotenlizenzen gemäß Artikel 21 Absatz 1;

   iv) der Vorschriften und Verfahren für die Anerkennung der Ausbildung und Erfahrung mit Luftfahrzeugen, die nicht dieser Verordnung unterliegen, für die Zwecke des Erwerbs der Pilotenlizenzen gemäß Artikel 21 Absatz 1.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 20 dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in Anhang 1 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Diese Durchführungsrechtsakte müssen erforderlichenfalls auch Bestimmungen für die Erteilung aller Arten von Pilotenlizenzen und Berechtigungen umfassen, die nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erforderlich sind. Diese Durchführungsrechtsakte können auch Bestimmungen für die Erteilung anderer Arten von Pilotenlizenzen und Berechtigungen umfassen.

(2) Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und der Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für Flugbegleiter, die mit dem Betrieb der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b genannten Luftfahrzeuge befasst sind, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der Flugbegleiterbescheinigungen sowie für die Situationen, in denen solche Bescheinigungen auch für Flugbegleiter, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, erforderlich sind;

b) die Vorschriften und Verfahren für die medizinische Tauglichkeitsuntersuchung für Flugbegleiter gemäß Artikel 22;

c) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der gemäß Artikel 22 erteilten Flugbegleiterbescheinigungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 24

Ausbildungsorganisationen und flugmedizinische Zentren

(1) Für flugmedizinische Zentren ist eine Genehmigung erforderlich.

(2) Für Ausbildungsorganisationen für Piloten und Ausbildungsorganisationen für Flugbegleiter ist eine Genehmigung erforderlich, ausgenommen in Situationen, in denen aufgrund des Erlasses von in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten, unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos eine solche Genehmigung nicht erforderlich ist.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Genehmigungen werden auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 27 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(4) In den in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Genehmigungen werden die der Organisation gewährten Rechte vermerkt. Diese Genehmigungen können im Einklang mit den in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen.

(5) Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Genehmigungen können im Einklang mit den in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer solchen Genehmigung nicht mehr erfüllt.

(6) Wenn aufgrund des Erlasses von in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze gemäß den Artikeln 1 und 4 und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos eine in Absatz 2 dieses Artikels genannte Genehmigung für eine Ausbildungsorganisation für Piloten oder eine Ausbildungsorganisation für Flugbegleiter nicht erforderlich ist, können die in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakte dennoch vorsehen, dass die Organisation erklären muss, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit den unter Einhaltung dieser Durchführungsrechtsakte von ihr durchgeführten Tätigkeiten verbunden sind.

Artikel 25

Flugsimulationsübungsgeräte

(1) Für jedes für die Ausbildung von Piloten verwendete Flugsimulationsübungsgerät ist eine Zulassung erforderlich, ausgenommen in Situationen, in denen aufgrund des Erlasses von in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos diese Zulassung nicht erforderlich ist.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 27 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(3) In der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zulassung werden die Funktionen des Geräts vermerkt. Im Einklang mit den gemäß Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a erlassenen Durchführungsrechtsakten kann die Zulassung geändert werden, um Änderungen dieser Funktionen Rechnung zu tragen.

(4) Im Einklang mit den gemäß Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a erlassenen Durchführungsrechtsakten kann die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber oder das Gerät die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer solchen Zulassung nicht mehr erfüllt.

(5) Wenn dies in den in Artikel 27 genannten Durchführungsrechtsakten vorgesehen ist, wird der für den Betrieb des Flugsimulationsübungsgeräts verantwortlichen Organisation vorgeschrieben, eine Erklärung der Konformität des Geräts mit den in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen und mit den Einzelspezifikationen, die im Einklang mit den in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten festgelegt wurden, abzugeben.

Artikel 26

Lehrberechtigte und Prüfer

(1) Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulatorausbildung oder die Bewertung der Befähigung von Piloten verantwortlich sind, sowie flugmedizinische Sachverständige benötigen ein Zeugnis, ausgenommen in Situationen, in denen aufgrund des Erlasses eines in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakts unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos dieses Zeugnis nicht erforderlich ist.

(2) Unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos kann auch von Personen, die für die Ausbildung von Flugbegleitern oder die Bewertung der Befähigung eines Flugbegleiters verantwortlich sind, verlangt werden, dass sie im Einklang mit den in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten ein Zeugnis besitzen.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Zeugnisse werden auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 27 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(4) In dem in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Zeugnis werden die gewährten Rechte vermerkt.

Diese Zeugnisse können im Einklang mit den in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen.

(5) Im Einklang mit den in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten können die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Zeugnisse eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Zeugnisse nicht mehr erfüllt.

Artikel 27

Durchführungsrechtsakte in Bezug auf die Ausbildung, die Prüfung, die Überprüfung und die flugmedizinische Untersuchung

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und der Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen für Flugsimulationsübungsgeräte und für Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung oder flugmedizinischen Untersuchung von Piloten und Flugbegleitern beteiligt sind, erlässt die Kommission auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in den Artikeln 24, 25 und 26 genannten Genehmigungen und Zulassungen/Zeugnisse und für die Situationen, in denen solche Genehmigungen und Zulassungen/Zeugnisse erforderlich bzw. nicht erforderlich sind;

b) die Vorschriften und Verfahren für Erklärungen von Ausbildungsorganisationen für Piloten und Ausbildungsorganisationen für Flugbegleiter gemäß Artikel 24 Absatz 6 und von Betreibern von Flugsimulationsübungsgeräten gemäß Artikel 25 Absatz 5, und für die Situationen, in denen solche Erklärungen erforderlich sind;

c) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in den Artikeln 24, 25 und 26 genannten Genehmigungen und Zulassungen/Zeugnisse und der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 24 Absatz 6 und Artikel 25 Absatz 5 abgeben.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 20 genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Artikel 28

Befugnisübertragung

(1) In Bezug auf Piloten und Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, befasst sind, sowie für Flugsimulationsübungsgeräte, Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und flugmedizinischen Untersuchung dieser Piloten und Flugbegleiter eingesetzt werden bzw. mitwirken, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang IV zu ändern, wenn dies aufgrund technischer, betrieblicher oder wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf das fliegende Personal erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Vorschriften umfassen erforderlichenfalls auch Bestimmungen für die Erteilung aller Arten von Pilotenlizenzen und Berechtigungen, die nach dem Abkommen von Chicago erforderlich sind. Diese Vorschriften können auch Bestimmungen für die Erteilung anderer Arten von Lizenzen und Berechtigungen umfassen.

ABSCHNITT III

Flugbetrieb

Artikel 29

Grundlegende Anforderungen

Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang V und, falls anwendbar, nach den Anhängen VII und VIII entsprechen.

Artikel 30

Luftfahrzeugbetreiber

(1) Zur Gewährleistung der Einhaltung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen und unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos kann von Luftfahrzeugbetreibern, die in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig sind oder einen Hauptgeschäftssitz haben, im Einklang mit den in Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c genannten Durchführungsrechtsakten verlangt werden, dass sie

a) erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen unter Einhaltung dieser Durchführungsrechtsakte verbunden sind, oder

b) im Besitz einer Zulassung/eines Zeugnisses sind.

(2) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 31 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(3) In der/dem in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zulassung/Zeugnis werden die dem Luftfahrzeugbetreiber gewährten Rechte vermerkt. Die Zulassung/das Zeugnis kann im Einklang mit den in Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen.

(4) Im Einklang mit den in Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten kann die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Zulassung/dieses Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

(5) Im Einklang mit den in Artikel 31 genannten Durchführungsrechtsakten kann von den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Luftfahrzeugbetreibern unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos Folgendes verlangt werden:

a) die Erfüllung besonderer Anforderungen beim Abschluss von Code-Sharing- oder Lease-Vereinbarungen;

b) die Erfüllung besonderer Anforderungen beim Betrieb eines in einem Drittland registrierten Luftfahrzeugs;

c) die Erstellung einer Mindestausrüstungsliste oder eines entsprechenden Dokuments, das Anweisungen für den Betrieb des Luftfahrzeugs unter genau vorgegebenen Bedingungen enthält, unter denen bestimmte Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen zu Beginn des Fluges abgeschaltet sind.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Betrieb von Luftfahrzeugen in das, in dem oder aus dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, durch einen Luftfahrzeugbetreiber, der außerhalb dieses Gebiets niedergelassen oder ansässig ist oder einen Hauptgeschäftssitz hat, für den jedoch Mitgliedstaaten die Funktionen und Pflichten des Betreiberstaats im Sinne des Abkommens von Chicago wahrnehmen, sowie das an diesem Betrieb beteiligte Personal und die an diesem Betrieb beteiligten Organisationen ein Sicherheitsniveau erreichen, das dem durch diese Verordnung festgelegten gleichwertig ist.

(7) Wenn dies in den in Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe g genannten Durchführungsrechtsakten vorgesehen ist, werden Luftfahrzeuge mit der erforderlichen sicherheitsrelevanten Ausrüstung und den erforderlichen sicherheitsrelevanten Instrumenten ausgestattet, die erforderlichenfalls im Einklang mit dem in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii genannten delegierten Rechtsakt zertifiziert werden; dies gilt unter anderem für einige oder alle der folgenden Komponenten:

a) Flugschreiber;

b) Vorrichtungen für die Luftfahrzeug-Positionsverfolgung;

c) Mittel für das zügige Auslesen von Flugschreiberdaten im Fall von Luftfahrzeugen in einer Notlage, durch den Einsatz elektronischer Echtzeit-Kommunikation oder einer anderen geeigneten technischen Lösung.

Artikel 31

Durchführungsrechtsakte für den Flugbetrieb

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und Einhaltung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für den Betrieb der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b genannten Luftfahrzeuge, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die spezifischen Vorschriften und Verfahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen gemäß den in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe b genannten Zulassungen/Zeugnisse und für die Situationen, in denen solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich sind;

c) die Vorschriften und Verfahren für die Erklärung von Luftfahrzeugbetreibern gemäß Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe a und für die Situationen, in denen solche Erklärungen erforderlich sind;

d) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe b genannten Zulassungen/Zeugnisse und der Luftfahrzeugbetreiber, die die in Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe a genannten Erklärungen abgeben;

e) die zusätzlichen Anforderungen zur Sicherstellung der Einhaltung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen, die für Luftfahrzeugbetreiber gelten, die in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig sind oder einen Hauptgeschäftssitz haben, wenn diese Betreiber Code-Sharing- oder Lease-Vereinbarungen schließen oder wenn sie ein in einem Drittland registriertes Luftfahrzeug betreiben;

f) die Vorschriften und Verfahren für die in Artikel 30 Absatz 1 genannten Luftfahrzeugbetreiber betreffend die Erstellung einer Mindestausrüstungsliste oder eines gleichwertigen Dokuments und für die Situationen, in denen dies erforderlich ist;

g) die Vorschriften und Verfahren, nach denen ein Luftfahrzeug mit der erforderlichen sicherheitsrelevanten Ausrüstung und den erforderlichen sicherheitsrelevanten Instrumenten ausgestattet werden muss, einschließlich der Flugschreiber und/oder der in Artikel 30 Absatz 7 genannten Mittel, und die Vorschriften und Verfahren für die Erhaltung, den Schutz, die Verwendung und gegebenenfalls die sichere Übermittlung der betreffenden Daten.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 29 dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in Anhang 6 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Artikel 32

Befugnisübertragung

(1) Für den Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

a) die von den in Artikel 30 Absatz 1 genannten Betreibern und ihren Flugbesatzungsmitgliedern zu erfüllenden Bedingungen im Hinblick auf Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten sowie im Hinblick auf Ruhezeiten für Flugbesatzungsmitglieder;

b) die zur Sicherstellung der Einhaltung der in Artikel 29 genannten grundlegenden Anforderungen erforderlichen Bedingungen und Verfahren im Hinblick auf die Genehmigung einzelner Flugzeitspezifikationspläne durch die zuständigen nationalen Behörden und die Abgabe von Stellungnahmen der Agentur zu diesen Plänen gemäß Artikel 76 Absatz 7.

(2) Hinsichtlich des Betriebs von Luftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang V und gegebenenfalls die Anhänge VII und VIII zu ändern, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf den Flugbetrieb erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

ABSCHNITT IV

Flugplätze

Artikel 33

Grundlegende Anforderungen

Flugplätze, sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung sowie der Flugplatzbetrieb und die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und AMS auf den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e genannten Flugplätzen müssen den in Anhang VII und, falls anwendbar, den in Anhang VIII festgelegten grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Artikel 34

Zertifizierung von Flugplätzen

(1) Flugplätze unterliegen der Zertifizierung. Die entsprechenden Zulassungen/Zeugnisse müssen sich auf den Flugplatz und seine Sicherheitsausrüstung erstrecken, es sei denn, diese Sicherheitsausrüstung ist Gegenstand einer in Artikel 35 Absatz 1 Buchstabe a genannten Erklärung bzw. einer/eines in Artikel 35 Absatz 1 Buchstabe a genannten Zulassung/Zeugnisses.

(2) Die/das in Absatz 1 dieses Artikel genannte Zulassung/Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass der Flugplatz

a) den gemäß Artikel 36 erlassenen Durchführungsrechtsakten und der Zertifizierungsgrundlage nach Absatz 5 dieses Artikels entspricht und

b) keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen.

(3) Im Einklang mit den in Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe c genannten Durchführungsrechtsakten kann die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis geändert werden, um Änderungen am Flugplatz oder seiner Sicherheitsausrüstung Rechnung zu tragen.

(4) Im Einklang mit den in Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe c genannten Durchführungsrechtsakten kann die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Flugplatz oder seine Sicherheitsausrüstung die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer solchen Zulassung/eines solchen Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

(5) Die Zertifizierungsgrundlage für einen Flugplatz muss Folgendes umfassen:

a) die für die Flugplatzart geltenden Zertifizierungsspezifikationen,

b) die Bestimmungen der geltenden Zertifizierungsspezifikationen, für die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau anerkannt wurde,

c) die besonderen technischen Einzelspezifikationen, die erforderlich sind, wenn aufgrund der Gestaltungsmerkmale eines bestimmten Flugplatzes oder aufgrund der Betriebspraxis die in Buchstabe a dieses Absatzes genannten Zertifizierungsspezifikationen nicht mehr angemessen oder nicht mehr geeignet sind, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 33 zu gewährleisten.

Artikel 35

Sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung

(1) Unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze gemäß den Artikeln 1 und 4 und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos kann im Einklang mit den in Artikel 36 genannten Durchführungsrechtsakten von den Organisationen, die an der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von sicherheitsrelevanter Flugplatzausrüstung, die auf dieser Verordnung unterliegenden Flugplätzen genutzt wird oder werden soll, beteiligt sind, verlangt werden, dass sie

a) erklären, dass diese Ausrüstung die Einzelspezifikationen gemäß den in Artikel 36 genannten Durchführungsrechtsakten erfüllt, oder

b) im Besitz einer Zulassung/eines Zeugnisses für diese sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung sind.

(2) Die/das in Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Ausrüstung die Einzelspezifikationen erfüllt, die durch die in Artikel 36 genannten Durchführungsrechtsakte festgelegt wurden, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 33 sicherzustellen.

(3) In der/dem in Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels genannten Zulassung/Zeugnis werden die Funktionen der Ausrüstung vermerkt. Diese Zulassung/dieses Zeugnis kann im Einklang mit den in Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe d genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Änderungen dieser Funktionen Rechnung zu tragen.

(4) Im Einklang mit den in Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe d genannten Durchführungsrechtsakten kann die/das in Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn die Ausrüstung die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer solchen Zulassung/eines solchen Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

Artikel 36

Durchführungsrechtsakte für Flugplätze und sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Durchführung und der Einhaltung der in Artikel 33 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für Flugplätze und sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die Vorschriften und Verfahren für die Festlegung der für einen Flugplatz geltenden Zertifizierungsgrundlage gemäß Artikel 34 Absatz 5 für die Zwecke der Zertifizierung gemäß Artikel 34 Absatz 1 und deren Mitteilung an einen Antragsteller;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Festlegung der für sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung geltenden Einzelspezifikationen für die Zwecke der Zertifizierung gemäß Artikel 35 Absatz 1 und deren Mitteilung an einen Antragsteller;

c) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 34 genannten Zulassungen/Zeugnisse für Flugplätze, einschließlich Betriebsgrenzen aufgrund der spezifischen Flugplatzgestaltung;

d) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 35 Absatz 1 genannten Zulassungen/Zeugnisse und für die Situationen, in denen solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich sind;

e) die Vorschriften und Verfahren für die Festlegung der Einzelspezifikationen für sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung, die Gegenstand einer Erklärung gemäß Artikel 35 Absatz 1 ist;

f) die Vorschriften und Verfahren für Erklärungen gemäß Artikel 35 Absatz 1 in Bezug auf sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung und für die Situationen, in denen solche Erklärungen erforderlich sind;

g) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 34 und Artikel 35 Absatz 1 genannten Zulassungen/Zeugnisse und der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 35 Absatz 1 abgeben;

h) die Vorschriften und Verfahren für die Anerkennung und für die Umwandlung nationaler Zulassungen/Zeugnisse für Flugplätze, die auf der Grundlage des nationalen Rechts der Mitgliedstaaten erteilt wurden, in die in Artikel 34 der vorliegenden Verordnung genannten Zulassungen/Zeugnisse für Flugplätze, einschließlich Maßnahmen, die von dem betreffenden Mitgliedstaat bereits auf der Grundlage mitgeteilter Abweichungen von Anhang 14 des Abkommens von Chicago genehmigt wurden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 33 der vorliegenden Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in Anhang 14 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Artikel 37

Organisationen

(1) Für den Betrieb von Flugplätzen zuständige Organisationen unterliegen der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis. Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in gemäß Artikel 39 genannten delegierten Rechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 33 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

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

(2) Organisationen, die für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und AMS auf Flugplätzen zuständig sind, die dieser Verordnung unterliegen, haben zu erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den Diensten unter Einhaltung der in Artikel 33 genannten grundlegenden Anforderungen verbunden sind.

Artikel 38

Schutz der Flugplatzumgebung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Flugplätze in ihrem Hoheitsgebiet vor Handlungen und Entwicklungen in deren Umgebung geschützt sind, die unannehmbare Gefahren für Luftfahrzeuge, die den Flugplatz nutzen, verursachen können.

(2) Die in Artikel 37 Absatz 1 genannten Organisationen überwachen Handlungen und Entwicklungen, die unannehmbare Gefahren für die Sicherheit der Luftfahrt in der Umgebung des Flugplatzes, für dessen Betrieb sie verantwortlich sind, verursachen können. Sie treffen, soweit dies ihrem Einfluss unterliegt, die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Gefahren, und weisen, wo dies nicht der Fall ist, die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Flugplatz gelegen ist, auf diese Gefahren hin.

(3) Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung dieses Artikels erlässt die Kommission auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 39

Befugnisübertragung

(1) Für den Betrieb von Flugplätzen und die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und AMS auf Flugplätzen wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

a) besondere Bedingungen für den Betrieb von Flugplätzen unter Einhaltung der in Artikel 33 genannten grundlegenden Anforderungen;

b) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 37 Absatz 1 genannten Zulassungen/Zeugnisse;

c) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 37 Absatz 1 genannten Zulassungen/Zeugnisse;

d) die Bedingungen und Verfahren für Erklärungen gemäß Artikel 37 Absatz 2 von Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, und von Organisationen, die Vorfeldmanagementdienste erbringen, einschließlich der Anerkennung dieser Erklärungen durch die Betreiber ohne weitere Prüfung;

e) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, und der Organisationen, die AMS erbringen und die Erklärungen gemäß Artikel 37 Absatz 2 abgegeben haben.

(2) Für Flugplätze, sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung, den Flugplatzbetrieb sowie Bodenabfertigungsdienste und AMS wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang VII und gegebenenfalls Anhang VIII zu ändern, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf die Flugplätze erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

ABSCHNITT V

ATM/ANS

Artikel 40

Grundlegende Anforderungen

(1) Die Erbringung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g genannten ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang VIII und, falls anwendbar, Anhang VII entsprechen.

(2) Luftfahrzeuge, die im einheitlichen europäischen Luftraum betrieben werden, mit Ausnahme derjenigen, die für die in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a genannten Tätigkeiten eingesetzt werden, müssen den grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang VIII Nummer 1 entsprechen.

Artikel 41

ATM/ANS-Anbieter

(1) Anbieter von ATM/ANS benötigen eine Zulassung/ein Zeugnis.

(2) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 43 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(3) In der/dem in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zulassung/Zeugnis werden die gewährten Rechte vermerkt. Diese Zulassung/dieses Zeugnis kann geändert werden, um der Aufnahme oder dem Widerruf von Rechten im Einklang mit den gemäß Artikel 43 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b erlassenen Durchführungsrechtsakten Rechnung zu tragen.

(4) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis kann im Einklang mit den in Artikel 43 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakten eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Zulassung/dieses Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

(5) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels können die Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit den in Artikel 43 genannten Durchführungsrechtsakten beschließen, dass Anbieter von Fluginformationsdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den unter Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen erbrachten Diensten verbunden sind. In diesem Fall teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission und der Agentur seinen Beschluss mit.

(6) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten Anbietern von ATM/ANS Ausnahmen von der Anforderung, im Besitz einer Zulassung/eines Zeugnisses zu sein, gewähren, wenn alle der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Der Anbieter hat seinen Hauptgeschäftssitz außerhalb des Gebiets, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind;

b) die Erbringung von ATM/ANS durch diesen Anbieter betrifft einen geringen Teil des Flugverkehrs in einem begrenzten Teil des Luftraums, für den der Mitgliedstaat, der die Ausnahme gewährt, zuständig ist, sofern dieser Teil des Luftraums an einen Luftraum angrenzt, der zu dem Hoheitsgebiet eines Drittlands gehört;

c) die Anforderung, dass der Anbieter die Einhaltung der in Absatz 1 genannten Vorschriften nachweisen muss, würde aufgrund der Art der betreffenden Tätigkeit, die dieser Anbieter innerhalb dieses Luftraums durchführt, und des mit ihr verbundenen Risikos einen unverhältnismäßigen Aufwand für ihn bedeuten;

d) der betreffende Mitgliedstaat hat Vorschriften und Verfahren für die Erbringung von ATM/ANS durch den Anbieter festgelegt, die im Einklang mit internationalen Richtlinien und Empfehlungen und unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des betreffenden Einzelfalls ein annehmbares Sicherheitsniveau und die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen gewährleisten; ferner hat der Mitgliedstaat geeignete und wirksame Mittel und Modalitäten für die Aufsicht und Durchsetzung festgelegt, um die Einhaltung dieser Vorschriften und Verfahren sicherzustellen;

e) der Geltungsbereich der Ausnahme ist klar definiert und die Ausnahme ist auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt; wenn ihre Dauer fünf Jahre übersteigt, wird die Ausnahme regelmäßig in geeigneten Abständen überprüft; und die Ausnahme wird in nichtdiskriminierender Weise angewandt.

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, eine solche Ausnahme zu gewähren, so teilt er der Kommission und der Agentur seine Absicht unter Angabe aller relevanten Informationen mit.

Die Kommission erlässt nach Konsultation der Agentur Durchführungsrechtsakte, die ihren Beschluss enthalten, ob die in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Bedingungen erfüllt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und von der Agentur in den in Artikel 74 genannten Speicher aufgenommen.

Der Mitgliedstaat gewährt die Ausnahme nur, wenn die in Unterabsatz 3 genannten Durchführungsrechtsakte einen befürwortenden Beschluss enthalten. Er widerruft die Ausnahme, wenn er — insbesondere im Zuge der regelmäßigen Überprüfung nach Unterabsatz 1 Buchstabe e — feststellt, dass die in Unterabsatz 1 genannten Bedingungen nicht mehr erfüllt sind. Er teilt der Kommission und der Agentur die Gewährung einer Ausnahme und gegebenenfalls die Ergebnisse dieser Überprüfungen und jeglichen Widerruf einer Ausnahme unverzüglich mit.

Artikel 42

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

(1) Im Einklang mit in gemäß Artikel 43 genannten Durchführungsrechtsakten kann unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit von Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung und der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und ATM/ANS-Komponenten beteiligt sind, und des mit ihr verbundenen Risikos verlangt werden, dass sie

a) erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den unter Einhaltung dieser Durchführungsrechtsakten durchgeführten Tätigkeiten verbunden sind, oder

b) im Besitz einer Zulassung/eines Zeugnisses sind.

(2) Die/das in Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er die Vorschriften erfüllt, die durch die in Artikel 43 genannten Durchführungsrechtsakte festgelegt wurden, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

(3) In der/dem in Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels genannten Zulassung/Zeugnis werden die gewährten Rechte vermerkt. Die Zulassung/das Zeugnis kann geändert werden, um der Aufnahme oder dem Widerruf von Rechten im Einklang mit den in Artikel 43 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe d genannten Durchführungsrechtsakten Rechnung zu tragen.

(4) Im Einklang mit den in Artikel 43 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe d genannten Durchführungsrechtsakten kann die/das in Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Zulassung/dieses Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

Artikel 43

Durchführungsrechtsakte für ATM/ANS-Anbieter und für Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung oder der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und ATM/ANS-Komponenten beteiligt sind

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für die Erbringung von ATM/ANS gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die spezifischen Vorschriften und Verfahren für die Erbringung von ATM/ANS gemäß den in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen einschließlich der Erstellung und Umsetzung des Notfallplans gemäß Anhang VIII Nummer 5.1 Buchstabe f;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 41 Absatz 1 genannten Zulassungen/Zeugnisse;

c) die Vorschriften und Verfahren für die Erklärung von Anbietern von Fluginformationsdiensten gemäß Artikel 41 Absatz 5 und für die Situationen, in denen solche Erklärungen zulässig sind;

d) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe b genannten Zulassungen/Zeugnisse und für die Situationen, in denen solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich sind;

e) die Vorschriften und Verfahren für die Erklärung von Organisationen gemäß Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und für die Situationen, in denen solche Erklärungen erforderlich sind;

f) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 41 Absatz 1 und Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe b genannten Zulassungen/Zeugnisse und der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 41 Absatz 5 und Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a abgeben.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) In den in Absatz 1 genannten Vorschriften ist der ATM-Generalplan gebührend zu berücksichtigen.

(3) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 40 dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in den Anhängen 2 bis 4, 10, 11 und 15 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Artikel 44

Durchführungsrechtsakte für die Nutzung des Luftraums und die Gestaltung von Luftraumstrukturen

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für die Erbringung von ATM/ANS gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g sowie für die Gestaltung von Luftraumstrukturen auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die Betriebsvorschriften betreffend die Nutzung des Luftraums sowie die für die Nutzung des Luftraums erforderliche Ausrüstung für Luftfahrzeuge und ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Gestaltung von Luftraumstrukturen zur Sicherstellung der Einhaltung des Artikels 46.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) In den in Absatz 1 genannten Vorschriften ist der ATM-Generalplan gebührend zu berücksichtigen.

(3) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 40 dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in den Anhängen 2, 3, 10, 11 und 15 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Artikel 45

ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten

(1) Soweit in den in Artikel 47 genannten delegierten Rechtsakten vorgesehen, müssen die in Artikel 41 genannten Anbieter von ATM/ANS erklären, dass die ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, die von diesen Anbietern in Betrieb genommen werden sollen, den Einzelspezifikationen entsprechen, die gemäß den in Artikel 47 genannten delegierten Rechtsakte festgelegt werden, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

(2) Soweit in den in Artikel 47 genannten delegierten Rechtsakten vorgesehen, unterliegen die ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten der Zertifizierung und erhalten eine Zulassung/ein Zeugnis.

Diese Zulassung/dieses Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass diese Systeme und Komponenten den Einzelspezifikationen entsprechen, die gemäß den in Artikel 47 genannten delegierten Rechtsakte festgelegt werden, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen.

Abweichend von Unterabsatz 1 dürfen, wenn in den in Artikel 47 genannten delegierten Rechtsakten Entsprechendes festgelegt ist, Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung und der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und ATM/ANS-Komponenten beteiligt sind, erklären, dass diese Systeme und Komponenten den Einzelspezifikationen entsprechen, die gemäß den die in Artikel 47 genannten delegierten Rechtsakte festgelegt werden, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, und dass diese Systeme und Komponenten für den Einsatz geeignet sind.

Artikel 46

Gestaltung von Luftraumstrukturen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Luftraumstrukturen ordnungsgemäß gestaltet, vermessen und validiert werden, bevor sie im Einklang mit den von der Kommission gemäß Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe b erlassenen detaillierten Vorschriften eingesetzt und von Luftfahrzeugen verwendet werden können.

Artikel 47

Befugnisübertragung

(1) In Bezug auf die ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

a) die Bedingungen für die Festlegung der für ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten geltenden Einzelspezifikationen für die Zwecke der Zertifizierung gemäß Artikel 45 Absatz 2 und deren Mitteilung an einen Antragsteller;

b) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 45 Absatz 2 und für die Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos je nach Gegebenheit solche Zulassungen/Zeugnisse erforderlich oder Erklärungen zulässig sind;

c) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 45 Absatz 2 genannten Zulassungen/Zeugnisse;

d) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 45 Absätze 1 und 2 abgeben;

e) die Bedingungen und Verfahren für Erklärungen von ATM/ANS-Anbietern gemäß Artikel 45 Absatz 1 und für die Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos solche Erklärungen erforderlich sind;

f) die Bedingungen für die Festlegung der Einzelspezifikationen für ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, die Gegenstand einer Erklärung gemäß Artikel 45 Absätze 1 und 2 sind.

(2) In Bezug auf die Erbringung von ATM/ANS wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VIII und gegebenenfalls des Anhangs VII zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf ATM/ANS erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

ABSCHNITT VI

Fluglotsen

Artikel 48

Grundlegende Anforderungen

Fluglotsen, die mit der Erbringung von ATM/ANS im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g befasst sind, sowie Personen, Organisationen und synthetische Übungsgeräte, die zur Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und medizinischen Untersuchung dieser Fluglotsen eingesetzt werden, müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang VIII entsprechen.

Artikel 49

Fluglotsen

(1) Fluglotsen benötigen eine Fluglotsenlizenz sowie ein der ausgeführten Tätigkeit entsprechendes ärztliches Zeugnis für Fluglotsen.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Fluglotsenlizenz wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 50 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 48 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(3) Das in Absatz 1 dieses Artikels genannte ärztliche Zeugnis für Fluglotsen wird auf Antrag erteilt, wenn der Fluglotse nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 50 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen wurden, um die Einhaltung der in Artikel 48 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(4) In der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Fluglotsenlizenz sowie in dem ärztlichen Zeugnis für Fluglotsen werden die dem Fluglotsen gewährten Rechte vermerkt. Im Einklang mit den in Artikel 50 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c genannten Durchführungsrechtsakten können diese Fluglotsenlizenz und dieses ärztliche Zeugnis für Fluglotsen geändert werden, um der Aufnahme oder dem Widerruf von Rechten Rechnung zu tragen.

(5) Im Einklang mit den in Artikel 50 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c genannten Durchführungsrechtsakten können die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Fluglotsenlizenz und das in Absatz 1 dieses Artikels genannte ärztliche Zeugnis für Fluglotsen eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer Lizenz oder eines ärztlichen Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

Artikel 50

Durchführungsrechtsakte für Fluglotsen

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Durchführung und der Einhaltung der in Artikel 48 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für Fluglotsen auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die verschiedenen Kategorien, Berechtigungen und Vermerke für die in Artikel 49 genannten Fluglotsenlizenzen;

b) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 49 genannten Fluglotsenlizenzen, Berechtigungen und Vermerke für diese Lizenzen und ärztlichen Zeugnisse;

c) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der Lizenzen, Berechtigungen und Vermerke für die in Artikel 49 genannten Fluglotsenlizenzen und ärztlichen Zeugnisse von Fluglotsen, einschließlich der Vorschriften und Verfahren für die Umwandlung von nationalen Fluglotsenlizenzen und nationalen ärztlichen Zeugnissen in die in Artikel 49 genannten Fluglotsenlizenzen und ärztlichen Zeugnisse;

d) die Vorschriften und Verfahren für Fluglotsen in Bezug auf Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften; diese Vorschriften und Verfahren müssen für ein hohes Sicherheitsniveau sorgen, indem sie vor den Folgen von Müdigkeit schützen, aber zugleich ein hinreichendes Maß an Planungsflexibilität ermöglichen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 48 dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in Anhang 1 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Artikel 51

Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen und flugmedizinische Zentren

(1) Für Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen und flugmedizinische Zentren ist eine Genehmigung erforderlich.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 53 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen werden, um die Einhaltung der in Artikel 48 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(3) In der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Genehmigung werden die der Organisation gewährten Rechte vermerkt. Die Genehmigung kann geändert werden, um der Aufnahme oder dem Widerruf von Rechten im Einklang mit den in Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten Rechnung zu tragen.

(4) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Genehmigung kann im Einklang mit den in Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Genehmigung nicht mehr erfüllt.

Artikel 52

Lehrberechtigte, Prüfer und flugmedizinische Sachverständige

(1) Für die praktische Ausbildung und für die Beurteilung der praktischen Fertigkeiten von Fluglotsen zuständige Personen sowie flugmedizinische Sachverständige benötigen eine Zulassung/ein Zeugnis.

(2) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 53 genannten Durchführungsrechtsakten, die erlassen werden, um die Einhaltung der in Artikel 48 genannten grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, nachkommt.

(3) In der/dem in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zulassung/Zeugnis werden die gewährten Rechte vermerkt. Die Zulassung/das Zeugnis kann geändert werden, um der Aufnahme oder dem Widerruf von Rechten im Einklang mit den in Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten Rechnung zu tragen.

(4) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis kann im Einklang mit den in Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten Durchführungsrechtsakten eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Zulassung/dieses Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

Artikel 53

Durchführungsrechtsakte für die Ausbildung, die Prüfung, die Überprüfung und die flugmedizinische Untersuchung

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Umsetzung und Einhaltung der in Artikel 48 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und flugmedizinischen Untersuchung von Fluglotsen eingesetzt werden, auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in den Artikeln 51 und 52 genannten Genehmigungen und Zulassungen/Zeugnisse;

b) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in den Artikeln 51 und 52 genannten Genehmigungen und Zulassungen/Zeugnisse.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 48 dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in Anhang 1 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.

Artikel 54

Befugnisübertragung

In Bezug auf Fluglotsen sowie Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung oder flugmedizinischen Untersuchung von Fluglotsen eingesetzt werden, sowie in Bezug auf synthetische Übungsgeräte wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VIII zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf die Ausbildungsorganisationen und die Fluglotsen erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

ABSCHNITT VII

Unbemannte Luftfahrzeuge

Artikel 55

Grundlegende Anforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge

Die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und der Betrieb von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeugen — soweit dies unbemannte Luftfahrzeuge betrifft —, ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang IX und — wenn in den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakten und den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten Entsprechendes festgelegt ist — den grundlegenden Anforderungen nach den Anhängen II, IV und V entsprechen.

Artikel 56

Konformität bei unbemannten Luftfahrzeugen

(1) Unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos, der betrieblichen Merkmale des betreffenden unbemannten Luftfahrzeugs und der Merkmale des Betriebsgebiets kann für die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen im Einklang mit den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakten und den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten eine Zulassung/ein Zeugnis verlangt werden.

(2) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakte und die in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakte nachkommt.

(3) In der/dem in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zulassung/Zeugnis werden die sicherheitsbezogenen Beschränkungen, Betriebsbedingungen und Rechte vermerkt. Die Zulassung/das Zeugnis kann im Einklang mit den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakten und den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten geändert werden, um Einschränkungen, Bedingungen und Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen.

(4) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis kann im Einklang mit den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakten und den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Bedingungen, Vorschriften und Verfahren für die Erteilung oder Aufrechterhaltung dieser Zulassung/dieses Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

(5) Unter Berücksichtigung der in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Ziele und Grundsätze und insbesondere der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos, der betrieblichen Merkmale des betreffenden unbemannten Luftfahrzeugs und der Merkmale des Betriebsgebiets kann für die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen im Einklang mit den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakten und den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten eine Erklärung über die Einhaltung dieser delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verlangt werden.

(6) Wenn die in den Artikeln 1 und 4 dargelegten Grundsätze ohne die Anwendung der Kapitel IV und V dieser Verordnung erreicht werden können, könnte in den in Artikel 58 Absatz 1 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakten vorgesehen werden, dass diese Kapitel weder auf die in Artikel 55 genannten grundlegenden Anforderungen noch auf die entsprechenden gemäß Artikel 58 festgelegten detaillierten Vorschriften angewendet werden. In solchen Fällen sind diese grundlegenden Anforderungen und diese detaillierten Vorschriften „Harmonisierungsrechtsvorschriften der Gemeinschaft" im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) und des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]).

(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Informationen über die Registrierung von unbemannten Luftfahrzeugen und über die Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugen, für die nach den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten und nach Anhang IX Nummer 4 eine Registrierungspflicht gilt, in digitalen, harmonisierten und interoperablen nationalen Registrierungssystemen gespeichert werden. Die Mitgliedstaaten müssen in der Lage sein, diese Informationen über den in Artikel 74 genannten Speicher abzurufen und auszutauschen.

(8) Dieser Abschnitt gilt unbeschadet der für die Mitgliedstaaten bestehenden Möglichkeit, nationale Vorschriften zu erlassen, um den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge aus Gründen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, einschließlich der öffentlichen Sicherheit oder des Schutzes der Privatsphäre und personenbezogener Daten nach dem Unionsrecht, an bestimmte Bedingungen zu knüpfen.

Artikel 57

Durchführungsrechtsakte für unbemannte Luftfahrzeuge

Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und Einhaltung der in Artikel 55 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für den Betrieb von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeugen — soweit dies unbemannte Luftfahrzeuge betrifft — sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen und auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die spezifischen Vorschriften und Verfahren für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der Zulassungen/Zeugnisse oder für die Abgabe von Erklärungen für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen und für die Situationen, in denen solche Zulassungen/Zeugnisse oder Erklärungen erforderlich sind. Die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung dieser Zulassungen/Zeugnisse und für die Abgabe dieser Erklärungen können sich auf die in den Abschnitten I, II und III dieses Kapitels genannten detaillierten Anforderungen stützen oder daraus bestehen;

c) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Zulassungen/Zeugnissen und der natürlichen und juristischen Personen, die Erklärungen abgeben;

d) die Vorschriften und Verfahren für die Registrierung und Kennzeichnung von unbemannten Luftfahrzeugen und für die Registrierung der Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugen gemäß Anhang IX Abschnitt 4;

e) die Vorschriften und Verfahren für die Festlegung digitaler, interoperabler und harmonisierter nationaler Registrierungssysteme gemäß Artikel 56 Absatz 7;

([1]) Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

([2]) Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

f) die Vorschriften und Verfahren für die Umwandlung nationaler Zulassungen/Zeugnisse in die gemäß Artikel 56 Absatz 1 erforderlichen Zulassungen/Zeugnisse.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 58

Befugnisübertragung

(1) In Bezug auf die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeugen — soweit dies unbemannte Luftfahrzeuge betrifft — sowie ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

a) die spezifischen Bedingungen für die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von unbemannten Luftfahrzeugen sowie von ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung und für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen, die notwendig sind, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 55 zu gewährleisten; dies kann auch die Bedingungen umfassen, unter denen unbemannte Luftfahrzeuge mit den erforderlichen Merkmalen und Funktionen insbesondere im Zusammenhang mit Höchstentfernungs- und Flughöhenbeschränkungen, Positionsmeldung, Beschränkung hinsichtlich des Überfliegens bestimmter geografischer Gebiete, Kollisionsvermeidung, Flugstabilisierung und Landeautomatik ausgestattet sein müssen;

b) die Bedingungen und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 56 Absätze 1 und 5 genannten Zulassungen/Zeugnissen oder für die Abgabe von Erklärungen für die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von unbemannten Luftfahrzeugen, ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauter Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen, und für die Situationen, in denen solche Zulassungen/Zeugnisse oder Erklärungen erforderlich sind; die Bedingungen und Verfahren für die Erteilung dieser Zulassungen/Zeugnisse und für die Abgabe dieser Erklärungen können sich auf die in den Abschnitten I, II und III genannten detaillierten Anforderungen stützen oder daraus bestehen;

c) die Bedingungen, unter denen die Anforderungen für die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von unbemannten Luftfahrzeugen und ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung für die Zwecke des Artikels 56 Absatz 6 nicht den Kapiteln IV und V unterliegen;

d) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Zulassungen/Zeugnissen und der natürlichen und juristischen Personen, die Erklärungen abgeben;

e) die Bedingungen für die Umwandlung nationaler Zulassungen/Zeugnisse in die gemäß Artikel 56 Absatz 1 erforderlichen Zulassungen/Zeugnisse.

(2) In Bezug auf die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeugen — soweit dies unbemannte Luftfahrzeuge betrifft — sowie ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IX und gegebenenfalls des Anhangs III zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf den Flugbetrieb erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

ABSCHNITT VIII

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

Artikel 59

Anwendbare Vorschriften

Unbeschadet des Anhangs VIII Nummer 1 und der Bestimmungen, die auf der Grundlage des Artikels 44 Absatz 1 Buchstabe a erlassen werden, müssen die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge sowie ihre Besatzung und ihr Betrieb die geltenden ICAO-Richtlinien erfüllen.

Sind diesbezügliche Richtlinien nicht vorhanden, müssen diese Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und ihr Betrieb folgende Anforderungen erfüllen:

a) in Bezug auf andere Luftfahrzeuge als unbemannte Luftfahrzeuge die in den Anhängen II, IV und V festgelegten grundlegenden Anforderungen;

b) in Bezug auf unbemannte Luftfahrzeuge die in Anhang IX festgelegten grundlegenden Anforderungen und, wenn in den in Artikel 61 genannten delegierten Rechtsakten Entsprechendes festgelegt ist, die in den Anhängen II, IV und V festgelegten grundlegenden Anforderungen.

Unterabsatz 2 gilt jedoch nicht, wenn diese grundlegenden Anforderungen den Rechten von Drittländern aufgrund internationaler Übereinkünfte zuwiderlaufen.

Artikel 60

Konformität

(1) Der Betrieb der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge im gewerblichen Luftverkehr unterliegt der Zertifizierung und es wird eine Genehmigung dafür erteilt.

Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit dem Betrieb dieser Luftfahrzeuge unter Einhaltung der in Artikel 59 genannten Anforderungen verbunden sind. In dieser Genehmigung werden die dem Betreiber gewährten Rechte sowie der Umfang des Betriebs vermerkt.

(2) Wenn in den in Artikel 61 genannten delegierten Rechtsakten Entsprechendes festgelegt ist, unterliegt der Betrieb der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, der Zertifizierung und es wird eine Genehmigung dafür erteilt.

Diese Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit dem Betrieb dieser Luftfahrzeuge unter Einhaltung der in Artikel 59 genannten Anforderungen verbunden sind.

In dieser Genehmigung werden die dem Betreiber gewährten Rechte sowie der Umfang des Betriebs vermerkt.

Abweichend von Unterabsatz 1 dieses Absatzes dürfen, wenn in den in Artikel 61 genannten delegierten Rechtsakten Entsprechendes festgelegt ist, die Betreiber der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit dem Betrieb dieser Luftfahrzeuge unter Einhaltung der in Artikel 59 genannten Anforderungen verbunden sind.

(3) Mit Ausnahme des Betriebs von unbemannten Luftfahrzeugen sind die in den Absätzen 1 und 2 genannten Genehmigungen und Erklärungen nicht erforderlich für den Betrieb von Luftfahrzeugen, die das Gebiet, in dem die Verträge Anwendung finden, lediglich überfliegen.

Artikel 61

Befugnisübertragung

(1) In Bezug auf die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannten Luftfahrzeuge sowie deren Besatzung und Betrieb wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

a) die Genehmigung von Luftfahrzeugen, für die kein den ICAO-Richtlinien entsprechendes Lufttüchtigkeitszeugnis besteht, oder die Genehmigung von Piloten, die nicht über eine den ICAO-Richtlinien entsprechende Lizenz verfügen, für Flüge in das und aus dem Gebiet oder innerhalb des Gebiets, in dem die Verträge Anwendung finden;

b) die spezifischen Bedingungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs gemäß Artikel 59;

c) Alternativbedingungen für Fälle, in denen die Einhaltung der in Artikel 59 genannten Richtlinien und Anforderungen nicht möglich ist oder für den Betreiber einen unverhältnismäßigen Aufwand bedeutet, wobei sichergestellt wird, dass die Ziele der betreffenden Richtlinien und Anforderungen eingehalten werden;

d) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 60 genannten Genehmigungen und für die Situationen, in denen im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele und unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos je nach Gegebenheit solche Genehmigungen erforderlich oder Erklärungen zulässig sind. Diese Bedingungen berücksichtigen die vom Eintragungsstaat, vom Betreiberstaat oder im Fall von unbemannten Luftfahrzeugen von dem Staat, in dem sich die Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen befindet, ausgestellten Zulassungen/Zeugnisse und lassen die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und die auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte unberührt;

e) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 60 Absätze 1 und 2 genannten Genehmigungen und gegebenenfalls der Luftfahrzeugbetreiber, die Erklärungen gemäß Artikel 60 Absatz 2 abgegeben haben.

(2) Bei der Annahme der in Absatz 1 genannten Vorschriften gewährleistet die Kommission insbesondere, dass

a) gegebenenfalls Empfehlungen und Anleitungen der ICAO angewandt werden;

b) die Anforderungen nicht über die Anforderungen hinausgehen, die aufgrund dieser Verordnung an die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i genannten Luftfahrzeuge und die Besatzung und Betreiber derartiger Luftfahrzeuge gestellt werden;

c) das Verfahren zur Erlangung der in Artikel 60 Absätze 1 und 2 genannten Genehmigungen einfach, angemessen, effektiv und kosteneffizient ist und Nachweise der Einhaltung vorsieht, die der Komplexität des Betriebs und dem damit verbundenen Risiko angemessen sind. Die Kommission gewährleistet insbesondere, dass folgende Elemente berücksichtigt werden:

   i) die Ergebnisse des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht;

   ii) Informationen aus den Vorfeldinspektionsprogrammen, die aufgrund der in Artikel 62 Absatz 13 genannten delegierten Rechtsakte und der in Artikel 62 Absatz 14 genannten Durchführungsrechtsakte eingerichtet wurden;

   iii) sonstige anerkannte Informationen über Sicherheitsaspekte in Bezug auf den betreffenden Betreiber;

   iv) Zulassungen/Zeugnisse, die gemäß dem Recht eines Drittlandes erteilt wurden;

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

KAPITEL IV

GEMEINSAMES SYSTEM FÜR ZERTIFIZIERUNG, AUFSICHT UND DURCHSETZUNG

Artikel 62

Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung

(1) Die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten arbeiten im Rahmen eines einheitlichen europäischen Flugsicherheitssystems zusammen, um die Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu gewährleisten.

(2) Um die Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu gewährleisten, nehmen die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden folgende Aufgaben wahr:

a) Sie nehmen die an sie gerichteten Anträge entgegen und erteilen je nach Sachlage neue Zulassungen/Zeugnisse oder verlängern diese und nehmen an sie gerichtete Erklärungen gemäß Kapitel III entgegen;

b) sie führen die Aufsicht über die Inhaber von Zulassungen/Zeugnissen, über natürliche und juristische Personen, die Erklärungen abgegeben haben, sowie über Erzeugnisse, Teile, Ausrüstung, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung;

c) sie führen die erforderlichen Untersuchungen, Inspektionen einschließlich Vorfeldinspektionen, Überprüfungen (Audits) und andere Überwachungstätigkeiten durch, um etwaige Verstöße seitens der dieser Verordnung unterliegenden juristischen oder natürlichen Personen gegen die Anforderungen dieser Verordnung sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte festzustellen;

d) sie treffen alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen, einschließlich Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der von ihnen erteilten Zulassungen/Zeugnisse, Startverbote für Luftfahrzeuge und Verhängung von Sanktionen mit dem Ziel, die festgestellten Verstöße zu beenden;

e) sie verbieten im Interesse der Sicherheit die in Kapitel III aufgeführten Tätigkeiten, beschränken sie oder knüpfen sie an bestimmte Bedingungen;

f) sie stellen ein angemessenen Qualifikationsniveau ihres mit Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben befassten Personals sicher, auch durch die Bereitstellung angemessener Schulungen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen nationalen Behörden bei ihren technischen Entscheidungen über die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung unabhängig sind, dass sie ihre Aufgaben unparteiisch und transparent wahrnehmen und dass sie entsprechend organisiert und mit Personal ausgestattet sind und entsprechend verwaltet werden. Ferner gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass ihre zuständigen nationalen Behörden über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht wahrzunehmen.

(4) Die Verantwortlichkeiten für die in Absatz 2 genannten Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung werden in Einklang mit diesem Absatz festgelegt.

Die Agentur ist zuständig für die Aufgaben, die ihr gemäß den Artikeln 77 bis 82 zugewiesen und gemäß den Artikeln 64 und 65 übertragen wurden.

In den Fällen, in denen ein Mitgliedstaat eine Ausnahme gemäß Artikel 41 Absatz 6 gewährt, findet Artikel 80 Absatz 1 Buchstabe a jedoch keine Anwendung mehr und der betreffende Mitgliedstaat ist gemäß dieser Ausnahme zuständig für die Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf den betreffenden Anbieter von ATM/ANS.

Die zuständige nationale Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Flugplatz gelegen ist, ist zuständig für die Aufgaben betreffend die/das in Artikel 34 Absatz 1 genannte Zulassung/Zeugnis für den Flugplatz und betreffend die/das in Artikel 37 Absatz 1 genannte Zulassung/Zeugnis für Flugplatzbetreiber.

Diese zuständige nationale Behörde ist auch verantwortlich für die Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben in Bezug auf Organisationen, die für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und AMS auf diesem Flugplatz zuständig sind.

In allen anderen Fällen ist die zuständige nationale Behörde des Mitgliedstaats, in dem die die Zulassung/das Zeugnis beantragende oder die Erklärung abgebende natürliche oder juristische Person ihren Hauptgeschäftssitz hat oder — sofern diese Person keinen Hauptgeschäftssitz hat — ansässig oder niedergelassen ist, zuständig für diese Aufgaben, soweit die effektive Wahrnehmung der Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung nicht erfordert, dass sie nach den in Absatz 14 Buchstabe d erlassenen genannten detaillierten Vorschriften einer zuständigen nationalen Behörde eines anderen Mitgliedstaats zugewiesen werden.

Wenn jedoch in den in Absatz 15 genannten Durchführungsrechtsakten Entsprechendes festgelegt ist,

a) sind flugmedizinische Sachverständige, flugmedizinische Zentren und Ärzte für Allgemeinmedizin für die Erteilung der in Artikel 21 Absatz 1 genannten ärztlichen Zeugnisse für Piloten und der in Artikel 49 Absatz 1 genannten ärztlichen Zeugnisse für Fluglotsen zuständig;

b) sind Ausbildungsorganisationen für Flugbegleiter, die gemäß Artikel 24 ihre Genehmigung erhalten haben, und Luftfahrzeugbetreiber, denen gemäß Artikel 30 eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wurde, für die Erteilung der in Artikel 22 genannten Flugbegleiterbescheinigungen zuständig.

(5) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass abweichend von Absatz 4 ihre zuständigen nationalen Behörden in Bezug auf Luftfahrzeugbetreiber, die im gewerblichen Luftverkehr tätig sind, gemeinsam für die Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung zuständig sind, sofern die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) die betreffende gemeinsame Verantwortung wurde in einer vor dem 1. Januar 1992 zwischen diesen Mitgliedstaaten getroffenen Vereinbarung vorgesehen;

b) die betreffenden Mitgliedstaaten haben sichergestellt, dass ihre zuständigen nationalen Behörden diese Aufgaben im Einklang mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten wahrnehmen.

Die betroffenen Mitgliedstaaten teilen der Kommission und der Agentur spätestens bis zum 12. März 2019 ihren im Rahmen der gemeinsamen Zuständigkeit getroffenen Beschluss mit und übermitteln ihnen alle sachdienlichen Informationen, insbesondere die in Buchstabe a genannte Vereinbarung und die Maßnahmen, die sie getroffen haben, um sicherzustellen, dass diese Aufgaben gemäß Buchstabe b effektiv wahrgenommen werden.

Gelangt die Kommission nach Konsultation der Agentur zu der Auffassung, dass die in Unterabsatz 1 genannten Bedingungen nicht erfüllt sind, so erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, die ihren diesbezüglichen Beschluss darlegen. Sobald die Kommission diese Durchführungsrechtsakte den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat, ändern diese Mitgliedstaaten unverzüglich ihren im Rahmen der gemeinsamen Zuständigkeit getroffenen Beschluss oder heben diesen unverzüglich auf, und unterrichten die Kommission und die Agentur entsprechend.

Die Agentur nimmt alle Beschlüsse der Kommission und der Mitgliedstaaten, die gemäß diesem Absatz mitgeteilt werden, in den in Artikel 74 genannten Speicher auf.

(6) Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden nehmen die Aufsicht kontinuierlich auf der Grundlage von auf die Risiken für die Zivilluftfahrt abgestimmten Prioritäten wahr.

(7) Bei der Durchführung der in Absatz 2 Buchstabe c genannten Vorfeldinspektionen arbeitet die Agentur mit der zuständigen nationalen Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Vorfeldinspektion stattfindet, zusammen.

(8) Die Agentur ist zuständig für Management und Anwendung der erforderlichen Instrumente und Verfahren für die Sammlung, den Austausch und die Auswertung von sicherheitsbezogenen Informationen aus den in Absatz 2 Buchstabe c genannten Vorfeldinspektionen.

(9) Zur Erleichterung der effektiven Wahrnehmung ihrer Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung tauschen die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden relevante Informationen aus, auch über etwaige oder festgestellte Verstöße.

(10) Die Agentur fördert eine gemeinsame Auslegung und Anwendung der in dieser Verordnung sowie in den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten enthaltenen Anforderungen, unter anderem durch Ausarbeitung der in Artikel 76 Absatz 3 genannten Anleitungen in Abstimmung mit den zuständigen nationalen Behörden.

(11) Jede juristische oder natürliche Person, die dieser Verordnung unterliegt, kann die Agentur über mutmaßliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Vorschriften unterrichten. Beeinträchtigen solche Unterschiede die Tätigkeiten dieser Personen ernsthaft oder führen anderweitig zu erheblichen Schwierigkeiten, so arbeiten die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um die Unterschiede anzugehen und erforderlichenfalls unverzüglich zu beseitigen. Lassen sich die Unterschiede nicht ausräumen, legt die Agentur die Angelegenheit der Kommission vor.

(12) Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden treffen die erforderlichen und wirksamen Maßnahmen zur Steigerung und Förderung des Bewusstseins für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und verbreiten die zur Verhütung von Unfällen und Störungen relevanten sicherheitsbezogenen Informationen.

(13) In Bezug auf die Aufgaben der Agentur bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung im Rahmen dieser Verordnung wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

a) die Bedingungen für die Durchführung der Zertifizierung und der Untersuchungen, Inspektionen, Überprüfungen (Audits) und anderen Überwachungstätigkeiten, die zur Gewährleistung einer effektiven Aufsicht durch die Agentur über die dieser Verordnung unterliegende(n) natürlichen und juristischen Personen, Erzeugnisse, Teile, Ausrüstung, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze erforderlich sind;

b) die Bedingungen für die Durchführung der Vorfeldinspektionen durch die Agentur und für die Verhängung von Startverboten für Luftfahrzeuge für den Fall, dass das Luftfahrzeug, sein Betreiber oder seine Besatzung nicht den Anforderungen dieser Verordnung oder der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte entsprechen;

c) die Bedingungen, unter denen die durch Kapitel III geregelten Tätigkeiten aus Sicherheitsgründen untersagt, beschränkt oder bestimmten Auflagen unterworfen werden können;

d) die Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen gemäß Artikel 76 Absatz 6 durch die Agentur zur Gewährleistung der Sicherheit der in Kapitel III geregelten Tätigkeiten;

e) die Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen gemäß Artikel 77 durch die Agentur zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen, Teilen, nicht eingebauter Ausrüstung und der Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen sowie die Bedingungen für die Genehmigung von alternativen Nachweisverfahren zu diesen verbindlichen Informationen;

f) die Bedingungen und Verfahren für die Akkreditierung einer qualifizierten Stelle durch die Agentur für die Zwecke des Artikels 69.

(14) Zur Gewährleistung der einheitlichen Umsetzung und Einhaltung der Absätze 2 bis 9 dieses Artikels in Bezug auf die in dieser Verordnung vorgesehenen Aufgaben der zuständigen nationalen Behörden bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung erlässt die Kommission auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die Vorschriften und Verfahren für die Durchführung der Zertifizierung und der Untersuchungen, Inspektionen, Überprüfungen (Audits) und anderen Überwachungstätigkeiten, die zur Gewährleistung einer effektiven Aufsicht durch die zuständige nationale Behörde über die dieser Verordnung unterliegende(n) natürlichen und juristischen Personen, Erzeugnisse, Teile, Ausrüstung, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze erforderlich sind;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Durchführung der Vorfeldinspektionen durch die zuständige nationale Behörde und für die Verhängung von Startverboten für Luftfahrzeuge für den Fall, dass das Luftfahrzeug, sein Betreiber oder seine Besatzung nicht den Anforderungen dieser Verordnung oder der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte entsprechen;

c) die Vorschriften und Verfahren, nach denen die in Kapitel III geregelten Tätigkeiten aus Sicherheitsgründen untersagt, beschränkt oder bestimmten Auflagen unterworfen werden können;

d) in Bezug auf Absatz 4 die Vorschriften und Verfahren für die Verteilung der Zuständigkeiten unter den zuständigen nationalen Behörden zur Gewährleistung einer effektiven Wahrnehmung der Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung;

e) die Vorschriften und Verfahren für die Akkreditierung einer qualifizierten Stelle durch die zuständige nationale Behörde für die Zwecke des Artikels 69.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(15) Zur Gewährleistung der einheitlichen Umsetzung und Einhaltung der Absätze 2 bis 9 dieses Artikels in Bezug auf die in dieser Verordnung vorgesehenen Aufgaben der Agentur und der zuständigen nationalen Behörden bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung erlässt die Kommission auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

a) die Vorschriften und Verfahren für die Sammlung, den Austausch und die Verbreitung von relevanten Informationen zwischen der Kommission, der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden im Hinblick auf die effektive Wahrnehmung ihrer Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung einschließlich Informationen über etwaige oder festgestellte Verstöße;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Qualifikationen des Personals der Agentur und der zuständigen nationalen Behörden, das mit Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben befasst ist, und der an seiner Ausbildung beteiligten Organisationen;

c) die Vorschriften und Verfahren für die Verwaltungs- und Managementsysteme der Agentur und der zuständigen nationalen Behörden betreffend die Wahrnehmung ihrer Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben;

d) in Bezug auf Absatz 4 dieses Artikels die Vorschriften und Verfahren für die Verteilung der Zuständigkeiten auf die flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren zwecks Erteilung der ärztlichen Zeugnisse für Piloten und für Fluglotsen sowie die Bedingungen, unter denen Ärzte für Allgemeinmedizin diese Zuständigkeiten erhalten, um eine effektive Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Erteilung ärztlicher Zeugnisse für Piloten und Fluglotsen zu gewährleisten;

e) in Bezug auf Absatz 4 dieses Artikels die Vorschriften und Verfahren für die Verteilung der Zuständigkeiten auf Ausbildungsorganisationen für Flugbegleiter und Luftfahrzeugbetreiber zwecks Erteilung der Flugbegleiterbescheinigungen, um eine effektive Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung von Flugbegleitern zu gewährleisten.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 63

Pool europäischer Luftfahrtinspektoren

(1) Die Agentur entwickelt in Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen Behörden einen Mechanismus für die Schaffung eines auf freiwilliger Basis gemeinsam zu nutzenden Pools von Inspektoren und anderem Personal mit relevanten Fachkenntnissen für die Wahrnehmung von Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben im Rahmen dieser Verordnung.

Zu diesem Zweck legt die Agentur in Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen Behörden die erforderlichen Qualifikations- und Erfahrungsprofile fest, anhand deren diese Behörden und die Agentur je nach Verfügbarkeit Kandidaten für eine Teilnahme am Mechanismus zur Schaffung eines gemeinsam zu nutzenden Pools europäischer Luftfahrtinspektoren benennen.

(2) Die Agentur und jede zuständige nationale Behörde kann Unterstützung durch den Pool europäischer Luftfahrtinspektoren bei der Wahrnehmung von Aufsichts- und Zertifizierungstätigkeiten beantragen. Die Agentur koordiniert die Antworten auf diese Anträge und entwickelt zu diesem Zweck geeignete Verfahren in Abstimmung mit den zuständigen nationalen Behörden.

(3) Die europäischen Luftfahrtinspektoren verrichten ihre Tätigkeiten im Bereich der Aufsicht und Zertifizierung unter der Kontrolle, Anleitung und Zuständigkeit der Agentur oder der zuständigen nationalen Behörde, die Unterstützung beantragt hat.

(4) Die Kosten der Unterstützung durch die europäischen Luftfahrtinspektoren werden von der Behörde getragen, die die Unterstützung angefordert hat.

Diese Behörde kann entscheiden, die Unterstützung durch Entgelte zu finanzieren, die auf der Grundlage der Vorschriften gemäß Absatz 6 Buchstabe c der juristischen oder natürlichen Person in Rechnung gestellt und bei dieser Person erhoben werden, bei der die von den europäischen Luftfahrtinspektoren durchgeführten Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten stattgefunden haben.

In diesem Fall überweist die Agentur den erhobenen Betrag an die Behörde, die die Unterstützung geleistet hat.

(5) Erklärungen, Unterlagen und Berichte, die die europäischen Luftfahrtinspektoren bei der Durchführung ihrer Tätigkeiten gemäß diesem Artikel abgeben bzw. erstellen, sind in jeder Hinsicht als denjenigen nationaler Inspektoren gleichwertig anzusehen und müssen zulässige Beweismittel in Verwaltungs- oder Strafverfahren sein.

(6) Für den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Mechanismus zur Schaffung eines gemeinsam zu nutzenden Pools kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes erlassen:

a) die Vorschriften und Verfahren, nach denen die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden die Unterstützung über diesen Mechanismus beantragen, empfangen oder bereitstellen;

b) die Vorschriften und Verfahren für die Genehmigungen der europäischen Luftfahrtinspektoren und die für sie bei der Leistung dieser Unterstützung geltenden detaillierten Vorschriften;

c) die Vorschriften und Verfahren für die Festlegung und Erhebung der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Entgelte.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 64

Neuzuweisung der Zuständigkeit auf Ersuchen der Mitgliedstaaten

(1) Ein Mitgliedstaat kann die Agentur ersuchen, die in Artikel 62 Absatz 2 genannten Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf bestimmte oder alle natürliche(n) und juristische(n) Personen, Luftfahrzeuge, sicherheitsrelevante(n) Flugplatzausrüstungen, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze, für die der betreffende Mitgliedstaat aufgrund dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zuständig ist, wahrzunehmen.

Sobald die Agentur ein solches Ersuchen annimmt, wird sie die zuständige Behörde für die in diesem Ersuchen genannten Aufgaben, und der ersuchende Mitgliedstaat wird von der Zuständigkeit für diese Aufgaben befreit.

Für die Ausübung dieser Zuständigkeit für die betreffenden Aufgaben durch die Agentur gelten die Kapitel IV und V.

(2) Ein Mitgliedstaat kann einen anderen Mitgliedstaat ersuchen, die in Artikel 62 Absatz 2 genannten Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf bestimmte oder alle natürliche(n) und juristische(n) Personen, Luftfahrzeuge, sicherheitsrelevante(n) Flugplatzausrüstungen, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze, für die der betreffende Mitgliedstaat aufgrund dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zuständig ist, wahrzunehmen.

Sobald der Mitgliedstaat ein solches Ersuchen annimmt, ist er für die in diesem Ersuchen genannten Aufgaben zuständig und der ersuchende Mitgliedstaat wird von der Zuständigkeit für diese Aufgaben befreit.

Für die Ausübung der Zuständigkeit für die gemäß diesem Absatz neu zugewiesenen Aufgaben gelten die Kapitel II und IV und die Artikel 131 und 132 sowie die anwendbaren Bestimmungen des nationalen Rechts des Mitgliedstaats, der dem Ersuchen stattgegeben hat.

(3) Was die Durchsetzung anbelangt, so erstreckt sich die Zuständigkeit des Mitgliedstaats, der dem Ersuchen stattgegeben hat, bzw. der Agentur ausschließlich auf Fragen im Zusammenhang mit den Verfahren für die Annahme von Entscheidungen der zuständigen nationalen Behörde dieses Mitgliedstaats oder der Agentur, die die ihr gemäß diesem Artikel zugewiesenen Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben betreffen, und auf die Anwendung dieser Entscheidungen. Für alle sonstigen Fragen im Zusammenhang mit der Durchsetzung bleibt die Aufteilung der Zuständigkeiten gemäß dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten unberührt.

(4) Die Agentur bzw. ein Mitgliedstaat stimmt dem in Absatz 1 bzw. 2 genannten Ersuchen nur zu, wenn die Agentur oder die zuständige nationale Behörde des betreffenden Mitgliedstaats der Auffassung ist, dass sie über die erforderlichen Ressourcen verfügt und die Zuständigkeit für die betreffenden Aufgaben effektiv wahrnehmen kann.

(5) Wenn ein Mitgliedstaat die Absicht hat, die Bestimmungen der Absätze 1 oder 2 anzuwenden, schließt er mit der Agentur bzw. dem anderen Mitgliedstaat detaillierte Vereinbarungen über die Neuzuweisung der Zuständigkeit für die betreffenden Aufgaben. Die von der Neuzuweisung betroffenen natürlichen und juristischen Personen und im Falle der in Absatz 2 genannten Neuzuweisung die Agentur werden zu diesen detaillierten Vereinbarungen angehört, bevor diese fertiggestellt werden. In diesen detaillierten Vereinbarungen werden zumindest die neu zugewiesenen Aufgaben klar aufgeführt; zudem enthalten sie die rechtlichen, praktischen und verwaltungstechnischen Vorkehrungen, die erforderlich sind, um eine geordnete Übertragung und die effektive und ununterbrochene Fortsetzung der Wahrnehmung der betreffenden Aufgaben im Einklang mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten sowie die reibungslose Fortführung der Tätigkeiten der betreffenden natürlichen und juristischen Personen zu gewährleisten. Die detaillierten Vereinbarungen umfassen auch Bestimmungen für die Übermittlung der einschlägigen technischen Aufzeichnungen und Unterlagen.

Die Agentur und der betroffene Mitgliedstaat bzw. die betroffenen Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Neuzuweisung der Zuständigkeit für die Aufgaben in Übereinstimmung mit diesen detaillierten Vereinbarungen erfolgt.

(6) Die Agentur macht über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher eine Liste der Mitgliedstaaten zugänglich, die die Absätze 1 und 2 dieses Artikels angewendet haben. In dieser Liste werden die neu zugewiesenen Aufgaben und die nach der Neuzuweisung für die Aufgaben zuständige Behörde klar angeführt.

Die Agentur berücksichtigt die Neuzuweisung der Zuständigkeit für die Aufgaben bei der Durchführung von Inspektionen und anderen Überwachungstätigkeiten gemäß Artikel 85.

(7) Die Neuzuweisungen der Zuständigkeit auf der Grundlage dieses Artikels gelten unbeschadet der Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago.

Wenn ein Mitgliedstaat aufgrund dieses Artikels die Zuständigkeit für die Aufgaben, die ihm aus dem Abkommen von Chicago erwachsen, neu zuweist, so teilt er der ICAO mit, dass die Agentur oder ein anderer Mitgliedstaat in seinem Namen die Funktionen und Pflichten ausübt, die ihm im Rahmen des Abkommens von Chicago zugeschrieben wurden.

(8) Ein Mitgliedstaat, der gemäß den Absätzen 1 oder 2 die Zuständigkeit für die Aufgaben der Agentur oder einem anderen Mitgliedstaat zugewiesen hat, kann jederzeit beschließen, die Neuzuweisung zu widerrufen. In diesem Fall gelten die Absätze 4, 5 und 6 sowie Absatz 7 Unterabsatz 2 entsprechend.

Artikel 65

Neuzuweisung der Zuständigkeit auf Ersuchen von Organisationen, die in mehr als einem Mitgliedstaat tätig sind

(1) Eine Organisation kann abweichend von Artikel 62 Absatz 4 die Agentur ersuchen, ihr gegenüber als zuständige Behörde für die Aufgaben in Bezug auf Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung zu handeln, wenn diese Organisation Inhaber einer Zulassung/eines Zeugnisses gemäß Kapitel III ist oder berechtigt ist, ein solches bei der zuständigen nationalen Behörde eines Mitgliedstaats zu beantragen, jedoch in erheblichem Umfang über Einrichtungen und Personal verfügt oder zu verfügen beabsichtigt, die unter diese Zulassung/dieses Zeugnis fallen, sich aber in einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten befinden.

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

(2) Die betreffenden Organisationen übermitteln das in Absatz 1 genannte Ersuchen an die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, in denen sie ihre Hauptgeschäftssitze haben.

Nach Eingang eines solchen Ersuchens konsultieren die Agentur und die betreffenden zuständigen nationalen Behörden einander unverzüglich und holen erforderlichenfalls zusätzliche Stellungnahmen von den Organisationen, die das Ersuchen gestellt haben, ein. Bei diesen Konsultationen ziehen die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden in Erwägung, im Fall einer Einigung über die Neuzuweisung auf Inspektoren und anderes verfügbares Personal der betreffenden zuständigen nationalen Behörden zurückzugreifen.

Wenn im Anschluss an diese Konsultationen die Agentur oder eine betroffene zuständige nationale Behörde der Auffassung ist, dass das Ersuchen nachteilige Auswirkungen auf ihre eigene Fähigkeit zur effektiven Wahrnehmung der Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben im Rahmen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte hätte oder sich in anderer Weise nachteilig auf das wirksame Funktionieren der Behörde auswirken würde, so unterrichtet sie innerhalb einer Frist von höchstens 180 Tagen nach Eingang dieses Ersuchens die betreffenden Organisationen darüber, dass sie der Ansicht ist, dass das Ersuchen nachteilige Auswirkungen haben würde, und gibt eine Begründung an. Dieses Informationsschreiben wird auch der anderen Partei übermittelt. In diesem Fall gilt das Ersuchen als abgelehnt.

(3) Sofern das Ersuchen nicht gemäß Absatz 2 abgelehnt wurde, schließen die Agentur und die betroffenen zuständigen nationalen Behörden detaillierte Vereinbarungen über die Neuzuweisung der Zuständigkeit für die betreffenden Aufgaben. Die Organisationen, die die Agentur ersucht haben, als ihre zuständige Behörde zu handeln, werden zu diesen detaillierten Vereinbarungen angehört, bevor diese fertiggestellt werden. In diesen detaillierten Vereinbarungen werden zumindest die neu zugewiesenen Aufgaben klar aufgeführt; zudem müssen sie die rechtlichen, praktischen und verwaltungstechnischen Vorkehrungen enthalten, die erforderlich sind, um eine geordnete Übertragung, die effektive und ununterbrochene Fortsetzung der Wahrnehmung der betreffenden Aufgaben im Einklang mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten sowie die reibungslose Fortführung der Tätigkeiten der betreffenden Organisationen zu gewährleisten. Die detaillierten Vereinbarungen müssen auch Vorkehrungen für die Übermittlung der einschlägigen technischen Aufzeichnungen und Unterlagen umfassen.

Die Agentur und der betroffene Mitgliedstaat bzw. die betroffenen Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Neuzuweisung der Zuständigkeit für die Aufgaben in Übereinstimmung mit diesen detaillierten Vereinbarungen erfolgt. Bei der Umsetzung dieser Vereinbarungen greift die Agentur nach Möglichkeit auf die Inspektoren und das andere verfügbare Personal in den Mitgliedstaaten zurück.

(4) Mit dem Abschluss der detaillierten Vereinbarungen gemäß Absatz 3 wird die Agentur zur zuständigen Behörde für die in dem Ersuchen genannten Aufgaben und der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten werden von der Zuständigkeit für diese Aufgaben befreit. Für die Ausübung der Zuständigkeit für die neu zugewiesenen Aufgaben durch die Agentur gelten die Kapitel IV und V.

(5) Artikel 64 Absätze 3, 6 und 7 gilt entsprechend für jede Neuzuweisung der Zuständigkeit für die Aufgaben gemäß diesem Artikel.

(6) Organisationen, für die die Agentur als zuständige Behörde gemäß diesem Artikel handelt, können darum ersuchen, dass die Mitgliedstaaten, in denen diese Organisationen ihre Hauptgeschäftssitze haben, die Zuständigkeit für die Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf diese Organisationen wieder übernehmen. In diesem Fall gilt Artikel 64 Absätze 4 bis 7 entsprechend.

Artikel 66

Aufsichtsunterstützungsmechanismus

(1) Sind alle folgenden Bedingungen —

a) die Ergebnisse der von der Agentur durchgeführten Inspektionen und anderen Überwachungstätigkeiten gemäß Artikel 85 lassen erkennen, dass ein Mitgliedstaat in schwerwiegender Weise und dauerhaft nicht in der Lage ist, einige oder alle der ihm aufgrund dieser Verordnung obliegenden Zertifizierungs-, Aufsichts- oder Durchsetzungsaufgaben zu erfüllen;

b) die Kommission hat den betreffenden Mitgliedstaat aufgefordert, die gemäß Buchstabe a festgestellten Mängel zu beheben;

c) der Mitgliedstaat hat die Mängel nicht zufriedenstellend behoben und die daraus entstehende Situation gefährdet die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt

erfüllt, so stellen der betreffende Mitgliedstaat und die Agentur auf Ersuchen der Kommission gemeinsam ein zeitlich befristetes Programm für technische Hilfe auf, um die festgestellten Mängel zu beheben und den betreffenden Mitgliedstaat dabei zu unterstützen, seine Fähigkeit zur Wahrnehmung der unter diese Verordnung fallenden Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben bis zum Ende des Hilfszeitraums wiederzuerlangen. Dieses Programm für technische Hilfe umfasst insbesondere den Zeitplan des Programms, die Planung und die Wahrnehmung von Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben in Fällen, in denen Mängel festgestellt wurden, die Ausbildung und Befähigungen der maßgeblichen Inspektoren und des sonstigen Personals sowie die Organisation der Arbeiten der zuständigen nationalen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats, falls dies direkte Auswirkungen auf die festgestellten Mängel hat.

(2) Der betreffende Mitgliedstaat ist für die Durchführung des Programms für technische Hilfe im Hinblick auf die Behebung der festgestellten Mängel zuständig. Zu diesem Zweck arbeitet der betreffende Mitgliedstaat bei der Durchführung dieses Programms für technische Hilfe mit der Agentur zusammen, indem er unter anderem der zuständigen nationalen Behörde alle erforderlichen Anweisungen erteilt und die für die erfolgreiche Durchführung des Hilfsprogramms notwendigen materiellen Einrichtungen bereitstellt.

Während der Durchführung des Programms für technische Hilfe bleibt der betreffende Mitgliedstaat weiterhin für die Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben im Einklang mit Artikel 62 Absatz 2 zuständig. Die Agentur trägt ihre eigenen Kosten für die Bereitstellung der Hilfe für den betreffenden Mitgliedstaat.

Bei der Durchführung des Programms für technische Hilfe greift der betreffende Mitgliedstaat — falls dies aufgrund der Art der Mängel angemessen ist — auf den gemäß Artikel 63 eingerichteten Pool europäischer Luftfahrtinspektoren, die qualifizierten Stellen gemäß Artikel 69 und die gemäß Artikel 92 angebotenen Ausbildungsmöglichkeiten zurück.

(3) Die Agentur hält die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über die Fortschritte bei der Umsetzung des Programms für technische Hilfe auf dem Laufenden.

(4) Der betreffende Mitgliedstaat bemüht sich nach Kräften, seine Fähigkeit zur Wahrnehmung der Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben im Rahmen dieser Verordnung wiederzuerlangen. Erkennt der betreffende Mitgliedstaat, dass das Programm für technische Hilfe nicht wie geplant umgesetzt werden kann, so unterrichtet er die Kommission darüber und weist seine Zuständigkeiten für die Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben gemäß Artikel 64 entweder der Agentur oder einem anderen Mitgliedstaat zu oder er trifft andere Maßnahmen zur Behebung der Mängel. Der Umfang der Neuzuweisung ist auf das zur Behebung der festgestellten Mängel unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Die Agentur nimmt die Informationen über die neu zugewiesenen Aufgaben in den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher auf und veröffentlicht sie.

(5) Dieser Artikel gilt unbeschadet der Anwendung anderer Maßnahmen, einschließlich des Artikels 67 dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005.

Artikel 67

Gültigkeit und Anerkennung der Zulassungen/Zeugnisse und Erklärungen

(1) Die gemäß dieser Verordnung sowie gemäß den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten von der Agentur oder den zuständigen nationalen Behörden erteilten Zulassungen/Zeugnisse und von natürlichen und juristischen Personen abgegebenen Erklärungen unterliegen ausschließlich den in dieser Verordnung festgelegten Vorschriften, Bedingungen und Verfahren und nationalen verwaltungstechnischen Erfordernissen und sind in allen Mitgliedstaaten ohne weitere Anforderungen oder Prüfungen gültig und werden dort ohne weitere Anforderungen oder Prüfungen anerkannt.

(2) Ist die Kommission der Auffassung, dass eine juristische oder natürliche Person, der eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wurde oder die eine Erklärung abgegeben hat, die geltenden Anforderungen dieser Verordnung oder der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nicht mehr erfüllt, so fordert die Kommission auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur den für die Aufsicht über diese Person zuständigen Mitgliedstaat auf, geeignete Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich der Einschränkung oder Aussetzung der Zulassung/des Zeugnisses. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, die diesen Beschluss enthalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen. In hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit im Hinblick auf die Flugsicherheit erlässt die Kommission unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte nach dem in Artikel 127 Absatz 4 genannten Verfahren.

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

(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der in Absatz 2 genannte Mitgliedstaat geeignete Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen ergriffen hat, beschließt sie aufgrund einer Empfehlung der Agentur, dass die betreffende Zulassung/das betreffende Zeugnis oder die betreffende Erklärung gemäß Absatz 1 wieder in allen Mitgliedstaaten gültig und anerkannt ist.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, die diesen Beschluss enthalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen. In hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit im Hinblick auf die Flugsicherheit erlässt die Kommission unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte nach dem in Artikel 127 Absatz 4 genannte Verfahren.

(4) Dieser Artikel gilt unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005.

Artikel 68

Anerkennung von Drittlandszertifizierungen

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

a) internationalen Abkommen zwischen der Union und einem Drittland über die Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen;

b) delegierten Rechtsakten, die auf der Grundlage des Absatzes 3 erlassen werden; oder

c) – unbeschadet des Artikels 140 Absatz 6 dieser Verordnung, sofern weder ein internationales Abkommen noch ein einschlägiger delegierter Rechtsakt gemäß Buchstabe a bzw. b dieses Absatzes vorliegt — einem Abkommen über die Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen, das vor dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland geschlossen und der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 oder Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mitgeteilt wurde.

(2) Um Vertrauen in die Regulierungssysteme von Drittländern zu entwickeln und aufrechtzuerhalten, ist die Agentur berechtigt, die nötigen technischen Bewertungen und Evaluierungen der Rechtsvorschriften von Drittländern und ausländischen Luftfahrtbehörden durchzuführen. Für die Zwecke der Durchführung dieser Bewertungen und Evaluierungen kann die Agentur Arbeitsvereinbarungen gemäß Artikel 90 Absatz 2 schließen.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für die Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen und anderen Unterlagen festzulegen, mit denen die Einhaltung der Zivilluftfahrtvorschriften bescheinigt wird und die gemäß dem Recht eines Drittlands erteilt wurden und ein Maß an Sicherheit gewährleisten, das dem mit dieser Verordnung geschaffenen gleichwertig ist, einschließlich der Bedingungen und Verfahren für die Entwicklung und Aufrechterhaltung des nötigen Vertrauens in die Regulierungssysteme von Drittländern.

Artikel 69

Qualifizierte Stellen

(1) Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden können ihre Aufgaben in Bezug auf Zertifizierung und Aufsicht gemäß dieser Verordnung an qualifizierte Stellen übertragen, die gemäß den in Artikel 62 Absatz 13 Buchstabe f genannten delegierten Rechtsakten oder den in Artikel 62 Absatz 14 Unterabsatz 1 Buchstabe e genannten Durchführungsrechtsakten als mit den Kriterien in Anhang VI im Einklang stehend akkreditiert wurden.

Unbeschadet des Absatzes 4 schaffen die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden, die qualifizierte Stellen nutzen, ein System für die Akkreditierung und Beurteilung der Erfüllung der Kriterien durch die qualifizierten Stellen sowohl zum Zeitpunkt der Akkreditierung als auch fortlaufend danach.

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

(2) Die Agentur oder die zuständige nationale Behörde bzw. die zuständigen nationalen Behörden ändern die Akkreditierung, schränken sie ein, setzen sie aus oder widerrufen sie, wenn die qualifizierte Stelle, der sie erteilt wurde, nicht mehr die Kriterien des Anhangs VI erfüllt.

(3) Die Agentur oder die zuständige nationale Behörde bzw. die zuständigen nationalen Behörden, die eine qualifizierte Stelle akkreditieren, können ihr das Recht erteilen, im Namen der Agentur oder der zuständigen nationalen Behörde Zulassungen/Zeugnisse zu erteilen, zu verlängern, zu ändern, einzuschränken, auszusetzen und zu widerrufen oder Erklärungen entgegenzunehmen. Dieses Recht wird in den Umfang der Akkreditierung aufgenommen.

(4) Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden erkennen ohne weitere technische Anforderungen oder Bewertungen Akkreditierungen qualifizierter Stellen an, die von der Agentur und von anderen zuständigen nationalen Behörden gemäß Absatz 1 erteilt wurden.

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

(5) Die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden tauschen Informationen über die erteilten, eingeschränkten, ausgesetzten und widerrufenen Akkreditierungen aus, einschließlich Informationen über den Umfang der Akkreditierung und der gewährten Rechte. Die Agentur stellt diese Informationen in dem in Artikel 74 genannten Speicher zur Verfügung.

Artikel 70

Schutzbestimmungen

(1) Diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte hindern einen Mitgliedstaat nicht daran, bei einem Problem, das die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt betrifft, unverzüglich tätig zu werden, wenn alle der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Problem stellt ein ernstes Risiko für die Flugsicherheit dar und erfordert sofortiges Handeln des Mitgliedstaats, um Abhilfe zu schaffen;

b) es ist dem Mitgliedstaat nicht möglich, das Problem auf angemessene Weise unter Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu lösen;

c) die getroffenen Maßnahmen stehen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Problems.

In einem solchen Fall teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission, der Agentur und den anderen Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher unverzüglich die getroffenen Maßnahmen, deren Dauer und die Gründe dafür mit.

(2) Sobald die Agentur die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Mitteilung erhalten hat, prüft sie unverzüglich, ob die Bedingungen des Absatzes 1 dieses Artikels erfüllt sind. Die Agentur nimmt die Ergebnisse dieser Bewertung in den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher auf.

Ist die Agentur der Auffassung, dass diese Bedingungen erfüllt sind, so prüft sie unverzüglich, ob sie in der Lage ist, das von dem Mitgliedstaat festgestellte Problem im Rahmen von Beschlüssen nach Artikel 76 Absatz 4 Unterabsatz 1 zu lösen, sodass der Mitgliedstaat keine Maßnahmen mehr treffen muss. Ist nach Auffassung der Agentur eine Lösung des Problems auf diese Weise möglich, so fasst sie einen entsprechenden Beschluss und unterrichtet die Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher davon. Gelangt sie zu der Auffassung, dass eine Lösung auf diesem Weg nicht möglich ist, so empfiehlt sie der Kommission, die auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte so zu ändern, wie sie dies im Hinblick auf die Anwendung des Absatzes 1 dieses Artikels für notwendig erachtet.

Ist die Agentur der Auffassung, dass diese Bedingungen nicht erfüllt sind, so übermittelt sie der Kommission unverzüglich eine Empfehlung in Bezug auf das Ergebnis dieser Prüfung. Die Agentur nimmt diesen Beschluss in den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher auf.

(3) Die Kommission prüft unter Berücksichtigung der in Absatz 2 Unterabsatz 3 genannten Empfehlung der Agentur, ob die Bedingungen des Absatzes 1 erfüllt sind.

(4) Ist die Kommission der Auffassung, dass diese Bedingungen nicht erfüllt sind, oder stimmt sie dem Ergebnis der Bewertung durch die Agentur nicht zu, so erlässt sie unverzüglich Durchführungsrechtsakte, in denen ihr Beschluss enthalten ist und ihre Feststellung dargelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und von der Agentur in den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher aufgenommen.

Nach Mitteilung eines Durchführungsrechtsaktes, in dem bestätigt wird, dass diese Bedingungen nicht erfüllt sind, widerruft der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die nach Absatz 1 getroffenen Maßnahmen.

Artikel 71

Flexibilitätsbestimmungen

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

a) diesen Umständen oder Erfordernissen kann nicht auf angemessene Weise unter Einhaltung der anwendbaren Anforderungen Rechnung getragen werden;

b) Sicherheit, Umweltschutz und die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen sind gewährleistet, erforderlichenfalls durch die Anwendung von Minderungsmaßnahmen;

c) der Mitgliedstaat hat jegliche Gefahr einer Verzerrung der Marktbedingungen infolge der Gewährung der Ausnahme so weit wie möglich verringert und

d) Anwendungsbereich und Dauer der Ausnahme sind auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt, und sie wird auf nicht diskriminierende Weise angewandt.

In einem solchen Fall teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission, der Agentur und den anderen Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher unverzüglich die gewährte Ausnahme, ihre Dauer und die Gründe dafür mit und gibt gegebenenfalls an, welche erforderlichen Minderungsmaßnahmen getroffen wurden.

(2) Wenn die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Ausnahme für eine Dauer gewährt wurde, die acht aufeinanderfolgende Monate überschreitet, oder wenn ein Mitgliedstaat wiederholt dieselbe Ausnahme gewährt hat und deren gesamte Laufzeit acht Monate überschreitet, prüft die Agentur, ob die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen erfüllt sind, und übermittelt der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Eingang der letzten in Absatz 1 dieses Artikels genannten Mitteilung eine Empfehlung in Bezug auf das Ergebnis der Prüfung. Die Agentur nimmt diesen Beschluss in den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher auf.

In diesem Fall prüft die Kommission unter Berücksichtigung der Empfehlung, ob die genannten Bedingungen erfüllt sind. Ist die Kommission der Auffassung, dass diese Bedingungen nicht erfüllt sind oder stimmt sie mit dem Ergebnis der Bewertung durch die Agentur nicht überein, so erlässt sie innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt der Annahme dieser Empfehlung einen Durchführungsrechtsakt, der ihren Beschluss enthält. Diese Durchführungsrechtsakte werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und durch die Agentur in den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher aufgenommen.

Nach Mitteilung eines Durchführungsrechtsaktes, in dem bestätigt wird, dass diese Bedingungen nicht erfüllt sind, widerruft der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die nach Absatz 1 dieses Artikels gewährte Ausnahme.

(3) Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass die Erfüllung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen der Anhänge mit anderen Mitteln als denjenigen nachgewiesen werden kann, die in den auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, und diese Mittel maßgebliche Vorteile für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und Effizienzgewinne für die Personen, die dieser Verordnung unterliegen, oder für die betreffenden Behörden bieten, so kann er der Kommission und der Agentur über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher einen begründeten Antrag auf Änderung des betreffenden delegierten Rechtsakts oder Durchführungsrechtsakts vorlegen, damit die Verwendung dieser anderen Mittel gestattet wird.

In diesem Fall richtet die Agentur unverzüglich eine Empfehlung hinsichtlich der Frage, ob der Antrag des Mitgliedstaats die Bedingungen des Unterabsatzes 1 erfüllt, an die Kommission. Sofern dies aufgrund der Anwendung dieses Absatzes erforderlich ist, prüft die Kommission unverzüglich und unter Berücksichtigung dieser Empfehlung eine Änderung des betreffenden delegierten Rechtsakts oder Durchführungsrechtsakts.

Artikel 72

Sammlung, Austausch und Analyse von Informationen

(1) Die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden tauschen alle Informationen aus, die ihnen im Rahmen der Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zur Verfügung stehen und für die anderen Parteien zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung relevant sind. Auch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die mit der Untersuchung von Unfällen und Störungen oder mit der Analyse von Ereignissen in der Zivilluftfahrt betraut sind, haben das Recht auf Zugang zu diesen Informationen für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben. Im Einklang mit den Durchführungsrechtsakten gemäß Absatz 5 können diese Informationen auch an interessierte Kreise weitergeleitet werden.

(2) Unbeschadet der Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und (EU) Nr. 376/2014 koordiniert die Agentur auf europäischer Ebene die Sammlung, den Austausch und die Analyse von Informationen über Fragen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, einschließlich betrieblicher Flugdaten. Zu diesem Zweck kann die Agentur mit natürlichen und juristischen Personen, die dieser Verordnung unterliegen, oder mit Vereinigungen solcher Personen Vereinbarungen über die Sammlung, den Austausch und die Analyse von Informationen schließen. Bei der Sammlung, dem Austausch und der Analyse von Informationen und beim Abschluss und der Durchsetzung solcher Vereinbarungen beschränkt die Agentur den Verwaltungsaufwand für die betroffenen Personen so weit wie möglich und gewährleistet einen angemessenen Schutz der Informationen, einschließlich der darin enthaltenen personenbezogenen Daten, gemäß Absatz 6 dieses Artikels und Artikel 73 Absatz 1, Artikel 123 und Artikel 132 dieser Verordnung.

(3) Auf Ersuchen unterstützt die Agentur die Kommission bei der Verwaltung des in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 genannten Europäischen Zentralspeichers.

(4) Auf Ersuchen der Kommission prüft die Agentur dringende oder wichtige Fragen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Gegebenenfalls arbeiten die zuständigen nationalen Behörden im Hinblick auf die Durchführung solcher Analysen mit der Agentur zusammen.

(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der detaillierten Vorschriften über den Informationsaustausch nach Absatz 1 dieses Artikels zwischen der Kommission, der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden und über die Weiterleitung dieser Informationen an interessierte Kreise. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten detaillierten Vorschriften berücksichtigen die Notwendigkeit,

a) den natürlichen und juristischen Personen, die dieser Verordnung unterliegen, die Informationen zur Verfügung zu stellen, die sie benötigen, um die Einhaltung und die Förderung der in Artikel 1 genannten Ziele zu gewährleisten;

b) die Informationsweitergabe und -nutzung strikt auf das zur Erreichung der in Artikel 1 dargelegten Ziele notwendige Maß zu beschränken;

c) unbeschadet des geltenden nationalen Strafrechts die Bereitstellung oder Nutzung von Informationen zur Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen zu verhindern.

(6) Die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden sowie die natürlichen und juristischen Personen und deren Vereinigungen im Sinne des Absatzes 2 dieses Artikels ergreifen im Einklang mit dem Recht der Union und dem nationalen Recht die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung einer angemessenen Vertraulichkeit der von ihnen gemäß diesem Artikel erhaltenen Informationen. Dieser Absatz gilt unbeschadet strengerer Vertraulichkeitserfordernisse gemäß den Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und (EU) Nr. 376/2014 oder anderen Rechtsvorschriften der Union.

(7) Um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu informieren, veröffentlicht die Agentur jährlich sowie bei Vorliegen besonderer Umstände einen Sicherheitsbericht. Der Bericht umfasst eine Analyse der allgemeinen Sicherheitslage, die einfach und leicht verständlich abgefasst ist und aus der hervorgeht, ob ein erhöhtes Sicherheitsrisiko vorliegt.

Artikel 73

Schutz der Informationsquellen

(1) Werden die in Artikel 72 Absätze 1 und 2 genannten Informationen an eine zuständige nationale Behörde weitergegeben, so genießt die Quelle dieser Informationen Schutz nach dem geltenden Unionsrecht und dem geltenden nationalen Recht über den Schutz der Quelle von Informationen, die für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt relevant sind. Werden solche Informationen von einer natürlichen Person an die Kommission oder die Agentur weitergegeben, so wird die Quelle dieser Informationen nicht offengelegt und ihre persönlichen Daten werden nicht zusammen mit den Informationen gespeichert.

(2) Unbeschadet des geltenden nationalen Strafrechts verzichten die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen nicht vorsätzlicher oder versehentlichen Verstöße gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund der gemäß dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten vorgelegten Informationen Kenntnis erlangt haben.

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

(3) Die Mitgliedstaaten können Maßnahmen zur Stärkung des Schutzes der in Absatz 1 genannten Informationsquellen aufrechterhalten oder erlassen.

(4) Arbeitnehmer und Vertragspersonal, die in Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte Informationen weitergegeben haben, dürfen aufgrund der Übermittlung der Informationen keine Benachteiligungen seitens ihres Arbeitgebers oder der Organisation, für die sie Dienstleistungen erbringen, erfahren.

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

(5) Dieser Artikel hindert die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten nicht daran, notwendige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zu ergreifen.

(6) Dieser Artikel gilt unbeschadet der Bestimmungen betreffend den Schutz der Informationsquelle, die in den Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und (EU) Nr. 376/2014 festgelegt sind.

Artikel 74

Informationsspeicher

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

Im Speicher erfasst werden Informationen über

a) von der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden gemäß Kapitel III und Artikel 64 und 65 sowie den Artikeln 77 bis 82 erteilte Zulassungen/Zeugnisse und entgegengenommene Erklärungen;

b) von den qualifizierten Stellen im Namen der Agentur und der zuständigen nationalen Behörden gemäß Artikel 69 Absatz 3 erteilte Zulassungen/Zeugnisse und entgegengenommene Erklärungen;

c) den qualifizierten Stellen von der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden gemäß Artikel 69 erteilte Akkreditierungen, einschließlich Informationen über den Umfang der Akkreditierung und die gewährten Rechte;

d) die Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 2 Absätze 6 und 7 ergriffen wurden, sowie die entsprechenden Beschlüsse der Kommission;

e) Beschlüsse der Mitgliedstaaten nach Artikel 2 Absatz 8;

f) Beschlüsse der Mitgliedstaaten nach Artikel 41 Absatz 5;

g) die Neuzuweisung der Zuständigkeit für Aufgaben durch die Mitgliedstaaten an die Agentur oder einen anderen Mitgliedstaat nach den Artikeln 64 und 65, einschließlich Einzelheiten zu den neu zugewiesenen Aufgaben;

h) Beschlüsse der Kommission nach Artikel 67;

i) Mitteilungen einzelner Flugzeitspezifikationspläne durch die zuständigen nationalen Behörden, die der Agentur auf der Grundlage der nach Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe b erlassenen delegierten Rechtsakte vorgelegt wurden, und die entsprechenden Stellungnahmen der Agentur nach Artikel 76 Absatz 7;

j) Mitteilungen der Maßnahmen zur unmittelbaren Reaktion auf ein Problem im Zusammenhang mit der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und der gewährten Ausnahmen sowie der entsprechenden Empfehlungen der Agentur und Beschlüsse der Kommission nach Artikel 70 Absatz 1 und Artikel 71 Absatz 1 durch die Mitgliedstaaten;

k) Ersuchen der Mitgliedstaaten bezüglich anderer Verfahren zum Nachweis der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und die entsprechenden Empfehlungen der Agentur nach Artikel 71 Absatz 3;

l) Mitteilungen der Agentur und die entsprechenden Beschlüsse der Kommission nach Artikel 76 Absatz 4;

m) Informationen, die den zuständigen nationalen Behörden vorliegen und in Zusammenhang mit den Tätigkeiten von Luftfahrzeugen stehen, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden;

n) Angaben zur Umsetzung der internationalen Richtlinien und Empfehlungen nach Artikel 90 Absatz 4;

o) Beschlüsse der Mitgliedstaaten und der Kommission, die gemäß Artikel 62 Absatz 5 mitgeteilt worden sind, einschließlich Informationen über die gemeinsam wahrgenommenen Aufgaben;

p) von den Mitgliedstaaten nach Artikel 41 Absatz 6 gewährte Ausnahmen sowie die entsprechenden Beschlüsse der Kommission;

q) Maßnahmen der Agentur in Bezug auf Flüge über Konfliktgebieten, die gemäß Artikel 88 Absatz 3 angewandt werden;

r) sonstige Angaben, die erforderlich sein können, um eine wirksame Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung im Rahmen dieser Verordnung zu gewährleisten.

(2) Die zuständigen nationalen Behörden, die flugmedizinischen Sachverständigen und die flugmedizinischen Zentren tauschen über den Speicher Informationen über die medizinische Tauglichkeit von Piloten aus. Alle solche personenbezogenen Daten, einschließlich gesundheitsbezogener Daten, werden gemäß Artikel 21 strikt auf das zur Gewährleistung einer wirksamen Zertifizierung von Piloten und der Aufsicht hierüber erforderliche Maß beschränkt.

(3) Alle im Speicher erfassten personenbezogenen Daten, einschließlich gesundheitsbezogener Daten, dürfen nur so lange gespeichert werden, wie es für den Zweck, für den sie erhoben wurden oder weiterverarbeitet werden, erforderlich ist.

(4) Die Mitgliedstaaten und die Agentur sorgen dafür, dass die Personen, deren personenbezogene Daten im Speicher verarbeitet werden, davon im Voraus Kenntnis erhalten.

(5) Nach Artikel 23 der Verordnung (EU) 2016/679 und Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 können die Mitgliedstaaten und die Agentur die Rechte der betroffenen Person auf Zugang zu im Speicher erfassten personenbezogenen Daten und auf Berichtigung und Löschung dieser personenbezogenen Daten strikt auf das zur Gewährleistung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt erforderliche Maß beschränken.

(6) Unbeschadet des Absatzes 7 erhalten die Kommission, die Agentur, die zuständigen nationalen Behörden und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die mit der Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt betraut sind, für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben einen sicheren Online-Zugang zu allen im Speicher erfassten Informationen.

Die Kommission und die Agentur können gegebenenfalls bestimmte im Speicher erfasste, nicht in Absatz 2 genannte Informationen interessierten Kreisen oder der Öffentlichkeit zugänglich machen.

Die Agentur macht der Öffentlichkeit in jedem Fall folgende Informationen zugänglich:

a) über die Erteilung von Zulassungen/Zeugnissen und die Abgabe von Erklärungen, die sie gemäß Artikel 2 Absatz 4 erhalten hat;

b) über Beschlüsse der Kommission oder eines Mitgliedstaats, die ihr gemäß Artikel 2 Absätze 6 und 7 mitgeteilt wurden;

c) über Beschlüsse eines Mitgliedstaats, die ihr gemäß Artikel 2 Absatz 11 Unterabsatz 2 mitgeteilt wurden.

(7) Die im Speicher erfassten Informationen werden durch geeignete Instrumente und Protokolle vor unbefugtem Zugriff geschützt. Der Zugang zu und die Weitergabe von Informationen nach Absatz 2 wird auf die für die Zertifizierung der medizinischen Tauglichkeit von Piloten und die Aufsicht hierüber zuständigen Personen zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung beschränkt. Begrenzter Zugang zu diesen Informationen kann auch anderen Befugten gewährt werden, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Speichers zu gewährleisten, insbesondere für die Zwecke der technischen Wartung. Personen, denen der Zugang zu Informationen mit personenbezogenen Daten gestattet ist, erhalten zuvor eine Schulung zu den geltenden Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten und diesbezügliche Sicherungsmaßnahmen.

(8) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorschriften über die Funktionsweise und Verwaltung des Speichers und detaillierter Anforderungen in Bezug auf:

a) die technischen Aspekte der Einrichtung und Pflege des Speichers;

b) die Klassifizierung der von der Kommission, der Agentur und den zuständigen nationalen Behörden für die Erfassung im Speicher zu übermittelnden Informationen, einschließlich der Art und Weise der Übermittlung solcher Informationen;

c) die regelmäßige und standardisierte Aktualisierung der im Speicher erfassten Informationen;

d) die Modalitäten der Weitergabe und der Veröffentlichung bestimmter im Speicher erfasster Informationen nach Absatz 6 dieses Artikels;

e) die Klassifizierung der von den zuständigen nationalen Behörden, flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren für die Erfassung im Speicher zu übermittelnden Informationen über die medizinische Tauglichkeit von Piloten, einschließlich der Art und Weise der Übermittlung dieser Informationen;

f) die Modalitäten für den Schutz der im Speicher erfassten Informationen vor unbefugtem Zugriff, die Beschränkung des Zugangs zu den Informationen und den Schutz aller im Speicher erfassten personenbezogenen Daten im Einklang mit dem geltenden Unionsrecht über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere vor Löschung, Verlust, Änderung oder Weitergabe, die zufällig oder widerrechtlich erfolgen;

g) die zulässige Höchstspeicherdauer für die im Speicher erfassten personenbezogenen Daten, einschließlich der Informationen über die medizinische Tauglichkeit von Piloten, die personenbezogene Daten darstellen;

h) die detaillierten Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten und die Agentur die Rechte der betroffenen Person auf Zugang zu im Speicher erfassten personenbezogenen Daten und auf Berichtigung und Löschung dieser personenbezogenen Daten für die Zwecke des Absatzes 5 dieses Artikels einschränken können.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL V

AGENTUR DER EUROPÄISCHEN UNION FÜR FLUGSICHERHEIT

ABSCHNITT I

Aufgaben

Artikel 75

Errichtung und Funktionen der Agentur

(1) Hiermit wird eine Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit errichtet.

(2) Um die ordnungsgemäße Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt im Einklang mit den Zielen nach Artikel 1 zu gewährleisten, erfüllt die Agentur folgende Funktionen:

a) Sie nimmt alle unter diese Verordnung fallenden Aufgaben wahr und gibt Stellungnahmen zu allen einschlägigen Angelegenheiten ab;

b) sie unterstützt die Kommission durch die Ausarbeitung von Maßnahmen, die im Rahmen dieser Verordnung zu treffen sind. Handelt es sich hierbei um technische Vorschriften, darf die Kommission deren Inhalt nicht ohne vorherige Koordinierung mit der Agentur ändern;

c) sie leistet der Kommission die erforderliche technische, wissenschaftliche und verwaltungstechnische Unterstützung zur Erfüllung ihrer Aufgaben;

d) sie ergreift die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Befugnisse, die ihr durch diese Verordnung oder andere Rechtsvorschriften der Union übertragen werden;

e) sie führt die Inspektionen, anderen Überwachungstätigkeiten und Untersuchungen durch, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dieser Verordnung erforderlich sind oder um die sie die Kommission ersucht hat;

f) sie nimmt in ihrem Zuständigkeitsbereich im Namen der Mitgliedstaaten Funktionen und Aufgaben wahr, die diesen durch geltende internationale Übereinkünfte, insbesondere durch das Abkommen von Chicago, zugewiesen werden;

g) sie unterstützt die zuständigen nationalen Behörden bei der Durchführung ihrer Aufgaben, insbesondere indem sie ein Forum für den Austausch von Informationen und Fachkenntnissen bietet;

h) sind im Unionsrecht Leistungssysteme für die Zivilluftfahrt vorgesehen, wirkt sie bei den unter diese Verordnung fallenden Angelegenheiten auf Ersuchen der Kommission an der Festlegung, Messung, Meldung und Analyse von Leistungsindikatoren mit;

i) sie verbreitet die Luftfahrtnormen und -vorschriften der Union auf internationaler Ebene und schafft dazu die Voraussetzungen für eine angemessene Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden von Drittländern und internationalen Organisationen;

j) sie arbeitet mit anderen Organen, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union in den Bereichen zusammen, die technische Aspekte der Zivilluftfahrt betreffen.

Artikel 76

Maßnahmen der Agentur

(1) Die Agentur unterstützt im Einklang mit den in Artikel 4 festgelegten Grundsätzen die Kommission auf Ersuchen bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für Änderungen der Verordnung und der auf der Grundlage dieser Verordnung zu erlassenden delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Zu diesem Zweck legt die Agentur der Kommission schriftliche Stellungnahmen vor.

(2) Die Agentur gibt zur Anwendung der Artikel 70 und 71 Empfehlungen ab, die an die Kommission gerichtet sind.

(3) Im Einklang mit Artikel 115 und den anwendbaren, auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten erarbeitet die Agentur Zertifizierungsspezifikationen und andere Einzelspezifikationen, annehmbare Nachweisverfahren sowie Anleitungen für die Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

(4) Die Agentur trifft die jeweiligen Entscheidungen zur Anwendung des Absatzes 6 dieses Artikels, der Artikel 77 bis 83, 85 und 126 und in den Bereichen, in denen ihr Aufgaben gemäß den Artikeln 64 und 65 übertragen wurden.

Die Agentur kann jeder natürlichen oder juristischen Person, der sie eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat, unter den Umständen und Bedingungen nach Artikel 71 Absatz 1 Ausnahmen gewähren.

In einem solchen Fall teilt die Agentur der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher unverzüglich die gewährte Ausnahme, die Gründe für ihre Erteilung und gegebenenfalls die erforderlichen Minderungsmaßnahmen, die getroffen wurden, mit.

Wurde eine Ausnahme mit einer Geltungsdauer von mehr als acht aufeinanderfolgenden Monaten gewährt oder hat die Agentur wiederholt dieselben Ausnahmen gewährt und überschreitet deren gesamte Geltungsdauer acht Monate, so prüft die Kommission, ob die in Artikel 71 Absatz 1 genannten Bedingungen erfüllt sind. Wenn dies ihrer Ansicht nach nicht zutrifft, erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, die ihren Beschluss enthalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und von der Agentur in dem gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher erfasst.

Nach der Mitteilung des Durchführungsrechtsakts widerruft die Agentur diese Ausnahme unverzüglich.

(5) Die Agentur erstellt Berichte über die Inspektionen und sonstigen Überwachungstätigkeiten gemäß Artikel 85.

(6) Die Agentur reagiert unverzüglich auf ein die Sicherheit betreffendes Problem, das in den Anwendungsbereich diese Verordnung fällt, wie folgt:

a) Sie legt fest, welche Abhilfemaßnahmen von den natürlichen und juristischen Personen, für die sie als zuständige Behörde agiert, zu ergreifen sind, und übermittelt diesen Personen die entsprechenden Informationen einschließlich Anweisungen oder Empfehlungen, wenn dies zur Wahrung der Ziele nach Artikel 1 erforderlich ist; die Agentur kann zudem Sicherheitsmitteilungen mit unverbindlichen Informationen oder Empfehlungen veröffentlichen, die sich an andere in der Luftfahrt tätige natürliche und juristische Personen richten;

b) sie legt die Sicherheitsziele fest, die erreicht werden müssen, und empfiehlt Abhilfemaßnahmen, die von den zuständigen nationalen Behörden zu ergreifen sind, und übermittelt diesen Behörden die entsprechenden Informationen, wenn dies zur Wahrung der Ziele nach Artikel 1 erforderlich ist.

Im Hinblick auf Buchstabe b unterrichten die zuständigen nationalen Behörden die Agentur unverzüglich über die Maßnahmen, die zur Erreichung dieser von der Agentur festgelegten Sicherheitsziele ergriffen wurden. Betrifft das Problem mehr als einen Mitgliedstaat, so arbeiten zudem die betreffenden zuständigen nationalen Behörden mit der Agentur zusammen, um sicherzustellen, dass die zur Erreichung dieser Sicherheitsziele erforderlichen Maßnahmen in koordinierter Weise ergriffen werden.

(7) Die Agentur gibt Stellungnahmen zu den einzelnen Flugzeitspezifikationsplänen ab, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit den nach Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe b erlassenen delegierten Rechtsakten vorgeschlagen wurden und die von den von der Agentur festgelegten Zertifizierungsspezifikationen abweichen.

Artikel 77

Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierung

(1) In Bezug auf die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a und Buchstabe b Ziffer i genannte(n) Erzeugnisse, Teile, nicht eingebaute Ausrüstung und Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen 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 Funktionen und Aufgaben die Konstruktionszertifizierung und verbindliche Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit betreffen. Zu diesem Zweck wird sie insbesondere wie folgt tätig:

a) Sie legt für jede Konstruktion eines Erzeugnisses und einer Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen, für die eine Musterzulassung, eine eingeschränkte Musterzulassung, die Änderung einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung, einschließlich einer ergänzenden Musterzulassung, eine Genehmigung von Reparaturverfahren oder eine Genehmigung der betrieblichen Eignungsdaten gemäß Artikel 11 oder Artikel 56 Absatz 1 beantragt wurde, die Zertifizierungsgrundlage fest und teilt diese dem Antragsteller mit;

b) sie legt für jede Konstruktion von Teilen oder nicht eingebauter Ausrüstung, für die ein Zeugnis/eine Zulassung nach Artikel 12, Artikel 13 bzw. Artikel 56 Absatz 1 beantragt wurde, die Zertifizierungsgrundlage fest und teilt diese dem Antragsteller mit;

c) sie erteilt für Luftfahrzeuge, für die eine Fluggenehmigung nach Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b oder Artikel 56 Absatz 1 beantragt wurde, die Genehmigung für die zugehörigen Flugbedingungen entsprechend der Konstruktion;

d) sie legt Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit, die für die Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen, nicht eingebauter Ausrüstung und Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen gelten, die Gegenstand einer Erklärung gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a oder Artikel 56 Absatz 5 sind, fest und macht diese zugänglich;

e) sie übernimmt gemäß Artikel 62 Absatz 2 die Zuständigkeit für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Musterzulassungen, eingeschränkte Musterzulassungen, Änderungszulassungen, einschließlich ergänzender Musterzulassungen, und Genehmigungen von Reparaturverfahren und Genehmigungen der betrieblichen Eignungsdaten für die Konstruktion von Erzeugnissen gemäß Artikel 11, Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b oder Artikel 56 Absatz 1;

f) sie übernimmt gemäß Artikel 62 Absatz 2 die Zuständigkeit für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Zulassungen/Zeugnisse für Konstruktionen von Teilen, nicht eingebauter Ausrüstung und Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen gemäß Artikel 12, Artikel 13 und Artikel 56 Absatz 1;

g) sie stellt Umweltdatenblätter zur Konstruktion von Erzeugnissen, die sie zertifiziert, gemäß Artikel 11 und Artikel 56 Absatz 1 aus;

h) sie gewährleistet die Funktionen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Zusammenhang mit der von ihr zertifizierten Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen, nicht eingebauter Ausrüstung und Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen bezüglich der Aufsicht, die sie ausübt, einschließlich der unverzüglichen Reaktion auf ein Sicherheitsproblem und der Heraus- und Weitergabe einschlägiger verbindlicher Informationen.

(2) Gemäß Artikel 62 Absatz 2 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf

a) die Genehmigung von Organisationen, die für die Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen, nicht eingebauter Ausrüstung und Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen verantwortlich sind, sowie deren Erklärungen gemäß Artikel 15 Absatz 1, Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe g und Artikel 56 Absätze 1 und 5;

b) die Genehmigung von Organisationen, die für die Herstellung, Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen, nicht eingebauter Ausrüstung und Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen verantwortlich sind, und von Organisationen, die an der Ausbildung von Personal, das für die Freigabe eines Erzeugnisses, eines Teils, nicht eingebauter Ausrüstung oder von Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen nach der Instandhaltung verantwortlich ist, beteiligt sind, sowie deren Erklärungen gemäß Artikel 15, Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe g und Artikel 56 Absätze 1 und 5, wenn diese Organisationen ihren Hauptgeschäftssitz außerhalb des Gebiets haben, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind.

(3) Gemäß Artikel 62 Absatz 2 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Erklärungen, die Organisationen gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 56 Absatz 5 hinsichtlich der Übereinstimmung der Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen, nicht eingebauter Ausrüstung und Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen mit den technischen Einzelspezifikationen abgegeben haben.

Artikel 78

Zertifizierung des fliegenden Personals

(1) Gemäß Artikel 62 Absatz 2 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf die Genehmigungen von Ausbildungsorganisationen für Piloten, Ausbildungsorganisationen für Flugbegleiter sowie flugmedizinischen Zentren gemäß Artikel 24 und Artikel 56 Absätze 1 und 5 sowie deren Erklärungen, wenn diese Organisationen und Zentren ihren Hauptgeschäftssitz außerhalb des Gebiets haben, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind.

(2) Gemäß Artikel 62 Absatz 2 ist die Agentur in jedem der folgenden Fälle zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Zulassungen/Zeugnisse für und Erklärungen betreffend Flugsimulationsübungsgeräte gemäß Artikel 25 und Artikel 56 Absätze 1 und 5:

a) Das Gerät wird von einer Organisation betrieben, die ihren Hauptgeschäftssitz außerhalb des Gebiets hat, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind;

b) das Gerät befindet sich außerhalb des Gebiets, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind.

Artikel 79

Zertifizierung sicherheitsrelevanter Flugplatzausrüstung

In Bezug auf die in Artikel 35 genannte sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung wird die Agentur wie folgt tätig:

a) sie legt die Einzelspezifikationen für die sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung, die Gegenstand einer Zertifizierung gemäß Artikel 35 ist, fest und teilt diese dem Antragsteller mit;

b) sie legt die Einzelspezifikationen für sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung, die Gegenstand einer Erklärung gemäß Artikel 35 ist, fest und macht diese zugänglich;

c) sie übernimmt gemäß Artikel 62 Absatz 2 die Zuständigkeit für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Zulassungen/Zeugnisse für und Erklärungen betreffend sicherheitskritische Flugplatzausrüstung gemäß Artikel 35.

Artikel 80

ATM/ANS

(1) Gemäß Artikel 62 Absatz 2 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf

a) Zulassungen/Zeugnisse für ATM/ANS-Anbieter nach Artikel 41, wenn diese Anbieter ihren Hauptgeschäftssitz außerhalb des Gebiets haben, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, und sie für die Erbringung von ATM/ANS im Luftraum über dem Gebiet zuständig sind, auf das die Verträge Anwendung finden;

b) Zulassungen/Zeugnisse für ATM/ANS-Anbieter nach Artikel 41, wenn diese Anbieter europaweit ATM/ANS anbieten;

c) Zulassungen/Zeugnisse für und Erklärungen von Organisationen gemäß Artikel 42, wenn diese Organisationen an der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und ATM/ANS-Komponenten beteiligt sind, die für die Erbringung der in Buchstabe b dieses Absatzes genannten Dienste verwendet werden, einschließlich der Fälle, in denen diese Systeme und Komponenten zur Umsetzung des Projekts „Single European Sky ATM Research" (SESAR) beitragen;

d) Erklärungen von ATM/ANS-Anbietern, denen die Agentur im Einklang mit Artikel 45 Absatz 1 eine Zulassung/ein Zeugnis nach den Buchstaben a und b dieses Absatzes in Bezug auf die von ihnen betriebenen ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten erteilt hat.

(2) In Bezug auf die in Artikel 45 genannten ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, einschließlich der Fälle, in denen sie zur Umsetzung von SESAR beitragen, wird die Agentur — wenn in in Artikel 47 genannten delegierten Rechtsakten Entsprechendes festgelegt ist —, wie folgt tätig:

a) sie legt die Einzelspezifikationen für die ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, die gemäß Artikel 45 Absatz 2 Gegenstand einer Zertifizierung sind, fest und teilt diese dem Antragsteller mit;

b) sie legt die Einzelspezifikationen für ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, die gemäß Artikel 45 Absatz 2 Gegenstand einer Erklärung sind, fest und macht diese zugänglich;

c) sie übernimmt gemäß Artikel 62 Absatz 2 die Zuständigkeit für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Zulassungen/Zeugnisse für und Erklärungen betreffend ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten gemäß Artikel 45 Absatz 2.

Artikel 81

Zertifizierung von Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen

Gemäß Artikel 62 Absatz 2 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf die Zulassungen/Zeugnisse von Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen gemäß Artikel 51, wenn diese Organisationen ihren Hauptgeschäftssitz außerhalb des Gebiets haben, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, und gegebenenfalls deren Personal.

Artikel 82

Luftfahrzeugbetreiber eines Drittlands und internationale Sicherheitsaufsicht

(1) Gemäß Artikel 62 Absatz 2 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Genehmigungen und Erklärungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 60, es sei denn, ein Mitgliedstaat nimmt die Funktionen und Pflichten des Betreiberstaats bezüglich dieser Luftfahrzeugbetreiber wahr.

(2) Gemäß Artikel 62 Absatz 2 ist die Agentur zuständig für Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf Genehmigungen für Luftfahrzeuge und Piloten nach Artikel 61 Absatz 1 Buchstabe a.

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

Artikel 83

Untersuchungen der Agentur

(1) Die Agentur führt selbst oder durch zuständige nationale Behörden oder qualifizierte Stellen Untersuchungen durch, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung gemäß Artikel 62 Absatz 2 erforderlich sind.

(2) Für die Zwecke der Durchführung der in Absatz 1 genannten Untersuchungen wird die Agentur ermächtigt,

a) von den natürlichen oder juristischen Personen, denen sie eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat oder die ihr gegenüber eine Erklärung abgegeben haben, zu verlangen, der Agentur alle erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen;

b) von diesen Personen die Abgabe mündlicher Erklärungen zu Tatsachen, Dokumenten, Gegenständen, Verfahren oder sonstigen Sachverhalten zu verlangen, die für die Feststellung relevant sind, ob die Person diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt;

c) alle relevanten Räumlichkeiten, Grundstücke und Transportmittel dieser Personen zu betreten;

d) alle einschlägigen Unterlagen, Aufzeichnungen oder Daten, die sich im Besitz dieser Personen befinden oder ihnen zugänglich sind, zu prüfen, zu kopieren oder Auszüge daraus anzufertigen, unabhängig von dem Medium, auf dem die Informationen gespeichert sind.

Soweit dies erforderlich ist, um festzustellen, ob eine Person, der sie eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat oder die ihr gegenüber eine Erklärung abgegeben hat, diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt, wird die Agentur auch ermächtigt, die Befugnisse nach Unterabsatz 1 in Bezug auf jede andere juristische oder natürliche Person auszuüben, die nach vernünftigem Ermessen über für diese Zwecke relevante Informationen verfügt oder Zugang zu solchen Informationen hat. Die Befugnisse nach Unterabsatz 1 werden unter Wahrung der Rechte und berechtigten Interessen der betroffenen Personen und in Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang mit dem nationalen Recht des Mitgliedstaats oder des Drittlandes ausgeübt, in dem die Untersuchung durchgeführt wird.

Wenn nach dem geltenden nationalen Recht eine vorherige Genehmigung der zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats oder Drittlands erforderlich ist, um Zugang zu den relevanten Räumlichkeiten, Grundstücken und Transportmitteln nach Unterabsatz 1 Buchstabe c zu erhalten, werden diese Befugnisse erst nach vorheriger Einholung einer solchen Genehmigung ausgeübt.

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

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

Artikel 84

Geldbußen und Zwangsgelder

(1) Gemäß dieser Verordnung kann die Kommission auf Ersuchen der Agentur gegen eine juristische oder natürliche Person, der die Agentur eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt hat oder die ihr gegenüber eine Erklärung abgegeben hat, eine oder beide der folgenden Maßnahmen verhängen:

a) eine Geldbuße, wenn die Person vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Bestimmung dieser Verordnung oder der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verstoßen hat;

b) ein Zwangsgeld, wenn die Person anhaltend gegen eine dieser Bestimmungen verstößt, um sie zur Einhaltung der Bestimmungen zu zwingen.

(2) Die Geldbußen und Zwangsgelder nach Absatz 1 müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Sie werden unter Berücksichtigung der Schwere des Falles und insbesondere des Ausmaßes des Sicherheits- oder Umweltrisikos, der Tätigkeit, bei der der Verstoß begangen wurde, sowie der wirtschaftlichen Kapazität der betreffenden natürlichen oder juristischen Person festgesetzt.

Die Höhe der Geldbußen beträgt höchstens 4 % der Jahreseinnahmen oder des Umsatzes der betreffenden natürlichen oder juristischen Person. Die Höhe der Zwangsgelder beträgt höchstens 2,5 % der Tagesdurchschnittseinnahmen oder des Umsatzes der betreffenden natürlichen oder juristischen Person.

(3) Die Kommission verhängt nur dann Geldbußen und Zwangsgelder gemäß Absatz 1, wenn andere in dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten vorgesehene Maßnahmen unverhältnismäßig oder unangemessen sind, um gegen solche Verstöße vorzugehen.

(4) Für die Verhängung von Geldbußen und Zwangsgeldern gemäß diesem Artikel erlässt die Kommission gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakten zur Festlegung von Folgendem:

a) detaillierten Kriterien und einer detaillierten Methodik für die Festsetzung der Höhe der Geldbußen und Zwangsgelder;

b) detaillierten Regeln für Untersuchungen, damit verbundene Maßnahmen und die Berichterstattung sowie die Beschlussfassung einschließlich Bestimmungen zum Recht auf Verteidigung, Akteneinsicht, Rechtsvertretung und Vertraulichkeit sowie befristete Regelungen; und

c) Verfahren für die Einziehung von Geldbußen und Zwangsgeldern.

(5) Der Gerichtshof hat die unbeschränkte Befugnis zur Überprüfung der nach Absatz 1 erlassenen Beschlüsse der Kommission. Er kann die verhängten Geldbußen oder Zwangsgelder aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

(6) Die von der Kommission nach Absatz 1 gefassten Beschlüsse sind nicht strafrechtlicher Art.

Artikel 85

Überwachung der Mitgliedstaaten

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

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

(2) Für die Zwecke der Durchführung der in Absatz 1 genannten Inspektionen und sonstigen Überwachungstätigkeiten wird die Agentur ermächtigt,

a) von den zuständigen nationalen Behörden sowie den natürlichen und juristischen Personen, die dieser Verordnung unterliegen, zu verlangen, der Agentur alle erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen;

b) von diesen Behörden und Personen die Abgabe mündlicher Erklärungen zu Tatsachen, Dokumenten, Gegenständen, Verfahren oder sonstigen Sachverhalten zu verlangen, die für die Feststellung relevant sind, ob ein Mitgliedstaat diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt;

c) alle relevanten Räumlichkeiten, Grundstücke und Transportmittel dieser Behörden und Personen zu betreten;

d) alle einschlägigen Unterlagen, Aufzeichnungen oder Daten, die sich im Besitz dieser Behörden und Personen befinden oder ihnen zugänglich sind, zu prüfen, zu kopieren oder Auszüge daraus anzufertigen, unabhängig von dem Medium, auf dem die Informationen gespeichert sind.

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

Die Befugnisse nach diesem Absatz werden unter Wahrung der Rechte und berechtigten Interessen der betroffenen Behörden und Personen und in Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang mit dem nationalen Recht des Mitgliedstaats ausgeübt, in dem die Inspektionen oder sonstige Überwachungstätigkeiten durchgeführt werden. Wenn nach dem geltenden nationalen Recht eine vorherige Genehmigung der zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats erforderlich ist, um Zugang zu den relevanten Räumlichkeiten, Grundstücken und Transportmitteln gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe c zu erhalten, werden diese Befugnisse erst nach vorheriger Einholung einer solchen Genehmigung ausgeübt.

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

Rechtzeitig vor einer Inspektion unterrichtet die Agentur den betreffenden Mitgliedstaat über den Gegenstand und den Zweck der Maßnahme, den Zeitpunkt, zu dem sie beginnen soll, und die Identität der Mitglieder ihres Personals und anderer Sachverständiger, die diese Tätigkeit durchführen.

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

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

(5) Wird wegen einer Inspektion oder sonstigen Überwachungstätigkeit gemäß diesem Artikel eine Inspektion oder sonstige Überwachungstätigkeit in Bezug auf eine natürliche oder eine juristische Person, die dieser Verordnung unterliegt, erforderlich, gilt Artikel 83 Absätze 2, 3 und 4.

(6) Auf Ersuchen des Mitgliedstaats werden ihm die von der Agentur nach Absatz 1 erstellten Berichte in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen der Union des Mitgliedstaats, in dem die Inspektion stattgefunden hat, zur Verfügung gestellt.

(7) Die Agentur veröffentlicht eine Zusammenfassung der Informationen über die Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durch die einzelnen Mitgliedstaaten. Sie nimmt diese Informationen in den jährlichen Sicherheitsbericht nach Artikel 72 Absatz 7 auf.

(8) Die Agentur leistet einen Beitrag zur Bewertung der Auswirkungen der Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, unbeschadet der Bewertung durch die Kommission nach Artikel 124, und trägt dabei den in Artikel 1 genannten Zielen Rechnung.

(9) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Regeln für die Arbeitsweise der Agentur bei der Wahrnehmung der Aufgaben gemäß diesem Artikel. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 86

Forschung und Innovation

(1) Die Agentur unterstützt die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Ermittlung der wichtigsten Forschungsthemen im Bereich der Zivilluftfahrt im Hinblick auf die Gewährleistung der Kohärenz und Koordinierung zwischen öffentlich finanzierter Forschung und Entwicklung und den Maßnahmen, die unter diese Verordnung fallen.

(2) Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Festlegung und Durchführung der einschlägigen Rahmenprogramme der Union für Forschung und Innovation und der jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogramme, einschließlich der Durchführung von Bewertungsverfahren, der Überprüfung der finanzierten Projekte und der Auswertung der Ergebnisse von Projekten im Bereich Forschung und Innovation.

Die Agentur führt auf die Zivilluftfahrt bezogene Teile des Rahmenprogramms für Forschung und Innovation durch, sofern die Kommission ihr die entsprechenden Befugnisse übertragen hat.

(3) Die Agentur kann Forschungstätigkeiten entwickeln und finanzieren, soweit sie sich ausschließlich auf die Verbesserung hinsichtlich Tätigkeiten in ihrem Zuständigkeitsbereich beziehen. Der Forschungsbedarf und die Tätigkeiten der Agentur werden in ihrem jährlichen Arbeitsprogramm aufgeführt.

(4) Die Ergebnisse der von der Agentur finanzierten Forschung werden veröffentlicht, sofern die anwendbaren Vorschriften des Rechts des geistigen Eigentums oder die Sicherheitsvorschriften der Agentur gemäß Artikel 123 eine solche Veröffentlichung nicht ausschließen.

(5) Zusätzlich zu den Aufgaben nach den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels und nach Artikel 75 kann die Agentur sich auch ad hoc an Forschungstätigkeiten beteiligen, sofern diese Tätigkeiten im Einklang mit den Aufgaben der Agentur und den Zielen dieser Verordnung stehen.

Artikel 87

Umweltschutz

(1) Die für den Zweck der Zertifizierung der Konstruktion von Erzeugnissen gemäß Artikel 11 von der Agentur getroffenen Emissions- und Lärmschutzmaßnahmen sollen maßgebliche schädliche Auswirkungen auf das Klima, die Umwelt und die menschliche Gesundheit durch die betreffenden Erzeugnisse der Zivilluftfahrt verhindern, wobei die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, die Vorteile für die Umwelt, die technische Machbarkeit und die wirtschaftlichen Auswirkungen gebührend zu berücksichtigen sind.

(2) Die Kommission, die Agentur, die anderen Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union sowie die Mitgliedstaaten arbeiten im Rahmen ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs in Umweltfragen einschließlich jener, die Gegenstand der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 sind, zusammen, um zu gewährleisten, dass den Zusammenhängen zwischen Klima- und Umweltschutz, menschlicher Gesundheit und anderen technischen Bereichen der Zivilluftfahrt Rechnung getragen wird, wobei die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, die Vorteile für die Umwelt, die technische Machbarkeit und die wirtschaftlichen Auswirkungen gebührend zu berücksichtigen sind.

(3) Die Agentur unterstützt — sofern sie über die entsprechende Fachkenntnis verfügt — die Kommission bei der Festlegung und Koordinierung von Umweltschutzstrategien und -maßnahmen in der Zivilluftfahrt insbesondere durch die Durchführung von Studien und Simulationsentwürfen und durch technische Beratung, wobei sie den Zusammenhängen zwischen Klima- und Umweltschutz, menschlicher Gesundheit und anderen, technischen Bereichen der Zivilluftfahrt Rechnung trägt.

[1] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

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

Bei der Ausarbeitung dieses Berichts stützt sich die Agentur in erster Linie auf Informationen, die den Organen und Einrichtungen der Union bereits vorliegen, sowie auf öffentlich zugängliche Informationen.

Bei der Ausarbeitung dieses Berichts bezieht die Agentur die Mitgliedstaaten ein und konsultiert die relevanten Interessenträger und Organisationen.

Dieser Bericht enthält zudem Empfehlungen, mit denen der Umweltschutz im Bereich der Zivilluftfahrt in der Union verbessert werden soll.

Artikel 88

Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit und Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt

(1) Die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten arbeiten bei Fragen, die die Gefahrenabwehr (Luftsicherheit) in der Zivilluftfahrt, einschließlich Cybersicherheit, betreffen, zusammen, sofern Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit und Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt bestehen.

(2) Bestehen Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit und Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt, so leistet die Agentur — sofern sie über die entsprechende Fachkenntnis in Sicherheitsfragen verfügt — der Kommission auf Ersuchen technische Hilfe bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) und anderer einschlägiger Rechtsvorschriften der Union.

(3) Um zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen beizutragen, reagiert die Agentur — wenn Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit und Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt bestehen — erforderlichenfalls unmittelbar auf ein dringendes Problem, das die Mitgliedstaaten gemeinsam betrifft und das in den Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung fällt, indem sie

a) Maßnahmen nach Artikel 77 Absatz 1 Buchstabe h ergreift, um Schwachstellen in der Konstruktion von Luftfahrzeugen zu beseitigen;

b) Abhilfemaßnahmen empfiehlt, die von den zuständigen nationalen Luftfahrtbehörden oder den natürlichen und juristischen Personen, die unter diese Verordnung fallen, zu ergreifen sind, und/oder einschlägige Informationen an diese Behörden und Personen verbreitet, sofern das Problem den Betrieb von Luftfahrzeugen betrifft, einschließlich Risiken für die Zivilluftfahrt, die im Zusammenhang mit Konfliktgebieten entstehen.

Bevor sie die in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b genannten Maßnahmen ergreift, holt die Agentur die Zustimmung der Kommission ein und konsultiert die Mitgliedstaaten. Die Agentur stützt sich bei diesen Maßnahmen möglichst auf gemeinsame Risikobewertungen der Union und berücksichtigt, dass in Notfällen schnell reagiert werden muss.

Artikel 89

Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und sozioökonomischen Faktoren

(1) Die Kommission, die Agentur, die anderen Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union sowie die Mitgliedstaaten arbeiten im Rahmen ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs zusammen, um zu gewährleisten, dass den Zusammenhängen zwischen der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und den damit verbundenen sozioökonomischen Faktoren Rechnung getragen wird, u. a. bei Regelungsverfahren, der Aufsicht und der Umsetzung der Redlichkeitskultur im Sinne von Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014, damit die sozioökonomischen Risiken für die Zivilluftfahrt angegangen werden.

(2) Die Agentur konsultiert die relevanten Interessenträger, wenn sie sich mit diesen Zusammenhängen befasst.

(3) Die Agentur veröffentlicht alle drei Jahre einen Bericht mit einer objektiven Beurteilung der durchgeführten Aktionen und Maßnahmen, insbesondere derjenigen, bei denen es um die Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit und sozioökonomischen Faktoren geht.

Artikel 90

Internationale Zusammenarbeit

(1) Die Agentur unterstützt die Kommission auf Ersuchen bei ihren Beziehungen zu Drittländern und internationalen Organisationen im Zusammenhang mit Angelegenheiten, die unter diese Verordnung fallen. Diese Unterstützung soll insbesondere zur Harmonisierung von Vorschriften, zur gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen im Interesse der europäischen Wirtschaft und zur Verbreitung der europäischen Flugsicherheitsnormen beitragen.

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

(2) Die Agentur kann mit den zuständigen Behörden von Drittländern und internationalen Organisationen, die für die unter diese Verordnung fallenden Fragen zuständig sind, zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck kann die Agentur nach vorheriger Absprache mit der Kommission Arbeitsvereinbarungen mit diesen Behörden und internationalen Organisationen schließen. Diese Arbeitsvereinbarungen begründen keine rechtlichen Verpflichtungen für die Union und ihre Mitgliedstaaten.

(3) Die Agentur unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Ausübung ihrer Rechte und der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus internationalen Vereinbarungen in Bezug auf Angelegenheiten, die unter diese Verordnung fallen, insbesondere bezüglich ihrer Rechte und Verpflichtungen aufgrund des Abkommens von Chicago.

Die Agentur kann als regionale Sicherheitsaufsichtsorganisation im Rahmen der ICAO fungieren.

(4) Die Agentur nimmt erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit der Kommission und den Mitgliedstaaten die folgenden Informationen in den in Artikel 74 genannten Speicher auf und aktualisiert diese:

a) Informationen darüber, inwieweit die Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sowie die von der Agentur im Rahmen der vorliegenden Verordnung ergriffenen Maßnahmen mit den internationalen Richtlinien und Empfehlungen im Einklang stehen;

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

Die Mitgliedstaaten verwenden diese Informationen, um ihren Verpflichtungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago nachzukommen und der ICAO Informationen im Rahmen des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht bereitzustellen.

(5) Unbeschadet der einschlägigen Bestimmungen der Verträge arbeiten die Kommission, die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden, die mit ICAO-Tätigkeiten befasst sind, bei technischen Fragen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen und für die Arbeit der ICAO relevant sind, über ein Netz von Sachverständigen zusammen. Die Agentur stellt diesem Netz die erforderliche verwaltungstechnische Unterstützung, einschließlich Hilfe bei der Vorbereitung und Organisation seiner Sitzungen, zur Verfügung.

(6) Zusätzlich zu den Aufgaben nach den Absätzen 1 bis 5 und nach Artikel 75 kann sich die Agentur auch ad hoc an einer technischen Zusammenarbeit sowie an Forschungs- und Unterstützungsprojekten mit Drittländern und internationalen Organisationen beteiligen, sofern diese Tätigkeiten mit den Aufgaben der Agentur und den Zielen gemäß Artikel 1 im Einklang stehen.

Artikel 91

Luftfahrtkrisenmanagement

(1) Die Agentur leistet im Rahmen ihrer Zuständigkeiten in Abstimmung mit anderen einschlägigen Interessenträgern einen Beitrag zur raschen Reaktion auf Krisensituationen im Luftverkehr und zu deren Begrenzung.

(2) Die Agentur beteiligt sich an der europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen (EACCC), die gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission ([1]) eingesetzt wurde.

Artikel 92

Luftfahrtschulungen

(1) Zur Förderung bewährter Verfahren und einer einheitlichen Durchführung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte kann die Agentur auf Ersuchen eines Anbieters von Luftfahrtschulungen die Konformität dieses Anbieters und seiner Schulungen mit den Anforderungen, die von der Agentur festgelegt und in ihrer amtlichen Veröffentlichung bekannt gemacht werden, bewerten. Nach Feststellung dieser Konformität ist der Anbieter befugt, von der Agentur zugelassene Schulungen anzubieten.

(2) Die Agentur kann — entweder über ihre eigenen Schulungsressourcen oder erforderlichenfalls durch Rückgriff auf externe Schulungsanbieter — Schulungen anbieten, die sich in erster Linie an ihr Personal und an das Personal der zuständigen nationalen Behörden richten, aber auch an die zuständigen nationalen Behörden, die zuständigen Behörden von Drittländern, internationale Organisationen, die natürlichen und juristischen Personen, die unter diese Verordnung fallen, sowie an andere interessierte Kreise.

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

Artikel 93

Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums

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

a) die Durchführung technischer Inspektionen, technischer Untersuchungen und Studien;

b) die Mitwirkung an der Umsetzung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen bei unter die vorliegende Verordnung fallenden Angelegenheiten in Zusammenarbeit mit dem Leistungsüberprüfungsgremium gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004;

c) die Mitwirkung an der Umsetzung des ATM-Generalplans, einschließlich der Entwicklung und Umsetzung des SESAR-Programms.

ABSCHNITT II

Interne Strukturen

Artikel 94

Rechtsstellung, Sitz und Außenstellen

(1) Die Agentur ist eine Einrichtung der Union. Sie besitzt Rechtspersönlichkeit.

(2) Die Agentur besitzt in jedem Mitgliedstaat die weitestgehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit, die juristischen Personen nach dessen Recht zuerkannt ist. Sie kann insbesondere bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern und ist vor Gericht parteifähig.

(3) Sitz der Agentur ist Köln, Bundesrepublik Deutschland.

(4) Die Agentur kann in Übereinstimmung mit Artikel 104 Absatz 4 in den Mitgliedstaaten Außenstellen einrichten oder Personal bei den Delegationen der Union in Drittländern unterbringen.

(5) Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor rechtlich vertreten.

Artikel 95

Personal

(1) Für das von der Agentur beschäftigte Personal gelten das Statut der Beamten der Europäischen Union, die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union [1] und die im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Union erlassenen Regelungen zur Durchführung dieser Bestimmungen.

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

Artikel 96

Vorrechte und Befreiungen

Das Protokoll Nr. 7 über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Union, das dem EUV und dem AEUV beigefügt ist, findet auf die Agentur und ihr Personal Anwendung.

Artikel 97

Haftung

(1) Die vertragliche Haftung der Agentur bestimmt sich nach dem für den betreffenden Vertrag geltenden Recht.

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

(3) Im Bereich der außervertraglichen Haftung ersetzt die Agentur einen durch sie oder durch ihre Bediensteten in Ausübung ihrer dienstlichen Tätigkeit verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind.

---

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

(4) Für Streitsachen über den Schadensersatz nach Absatz 3 ist der Gerichtshof zuständig.

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

Artikel 98

Aufgaben des Verwaltungsrats

(1) Die Agentur verfügt über einen Verwaltungsrat.

(2) Der Verwaltungsrat

a) ernennt den Exekutivdirektor und verlängert gegebenenfalls dessen Amtszeit oder enthebt ihn seines Amtes gemäß Artikel 103;

b) nimmt einen konsolidierten Jahresbericht über die Tätigkeiten der Agentur an und übermittelt ihn spätestens am 1. Juli jedes Jahres dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof. Der konsolidierte Jahresbericht wird veröffentlicht;

c) beschließt jedes Jahr mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder das Programmplanungsdokument der Agentur gemäß Artikel 117;

d) beschließt jedes Jahr mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder den jährlichen Haushaltsplan der Agentur gemäß Artikel 120 Absatz 11;

e) legt Verfahren für die Entscheidungen des Exekutivdirektors gemäß den Artikeln 115 und 116 fest;

f) nimmt seine Aufgaben im Zusammenhang mit dem Haushalt der Agentur gemäß den Artikeln 120, 121 und 125 wahr;

g) ernennt die Mitglieder der Beschwerdekammer gemäß Artikel 106;

h) übt die Disziplinargewalt über den Exekutivdirektor aus;

i) nimmt zu den in Artikel 126 genannten Vorschriften für Gebühren und Entgelte Stellung;

j) gibt sich eine Geschäftsordnung;

k) beschließt über die für die Agentur geltende Sprachenregelung;

l) fasst Beschlüsse über die Schaffung sowie, falls notwendig, Änderung der internen Strukturen der Agentur auf Direktorenebene;

m) übt gemäß Absatz 6 in Bezug auf das Personal der Agentur die Befugnisse aus, die der Anstellungsbehörde im Beamtenstatut und der zum Abschluss von Dienstverträgen ermächtigten Behörde in den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten übertragen werden (im Folgenden „Befugnisse der Anstellungsbehörde“);

n) beschließt geeignete Durchführungsbestimmungen zum Statut der Beamten und zu den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten gemäß Artikel 110 des Statuts;

o) beschließt Regeln zur Verhinderung und Bewältigung von Interessenkonflikten seiner Mitglieder sowie der Mitglieder der Beschwerdekammer;

p) ergreift angemessene Folgemaßnahmen zu den Feststellungen und Empfehlungen der internen oder externen Auditberichte und Bewertungen sowie der Untersuchungsberichte des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) ([1]);

q) beschließt die für die Agentur geltende Finanzregelung gemäß Artikel 125;

r) ernennt einen Rechnungsführer, der dem Statut der Beamten und den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten unterliegt und in der Wahrnehmung seiner Aufgaben völlig unabhängig ist;

s) beschließt eine Betrugsbekämpfungsstrategie, die in einem angemessenen Verhältnis zu den Betrugsrisiken steht und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der durchzuführenden Maßnahmen berücksichtigt;

t) nimmt zu dem Entwurf des europäischen Flugsicherheitsprogramms gemäß Artikel 5 Stellung;

u) beschließt den europäischen Plan für Flugsicherheit gemäß Artikel 6;

v) trifft mit Gründen versehene Entscheidungen über die Aufhebung der Immunität gemäß Artikel 17 des Protokolls Nr. 7 über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Union, das dem EUV und dem AEUV beigefügt ist;

w) legt unbeschadet der Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und (EU) Nr. 376/2014 Verfahren für die zweckdienliche Zusammenarbeit der Agentur mit nationalen Justizbehörden fest.

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

(3) Der Verwaltungsrat kann den Exekutivdirektor in allen Fragen beraten, die von dieser Verordnung erfasste Bereiche betreffen.

(4) Der Verwaltungsrat setzt ein beratendes Gremium ein, das die Gesamtheit der interessierten Kreise repräsentiert, die von der Tätigkeit der Agentur betroffen sind, und das anzuhören ist, bevor er Entscheidungen in den in Absatz 2 Buchstaben c, e, f und i genannten Bereichen trifft. Er kann auch beschließen, das beratende Gremium zu anderen in den Absätzen 2 und 3 genannten Fragen anzuhören. Stellungnahmen des beratenden Gremiums sind für den Verwaltungsrat nicht bindend.

(5) Der Verwaltungsrat kann Arbeitsgremien einsetzen, die ihn bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben, einschließlich der Vorbereitung seiner Entscheidungen und der Überwachung ihrer Durchführung, unterstützen.

(6) Der Verwaltungsrat erlässt gemäß Artikel 110 des Statuts der Beamten einen Beschluss auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 1 des Statuts der Beamten und Artikel 6 der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten, mit dem er dem Exekutivdirektor die entsprechenden Befugnisse der Anstellungsbehörde überträgt und die Bedingungen festlegt, unter denen die Befugnisübertragung ausgesetzt werden kann. Der Exekutivdirektor kann diese Befugnisse weiter übertragen.

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

Artikel 99

Zusammensetzung des Verwaltungsrats

(1) Der Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Kommission zusammen, die alle stimmberechtigt sind. Jeder Mitgliedstaat ernennt ein Mitglied des Verwaltungsrats und zwei Stellvertreter. Ein Stellvertreter vertritt das Mitglied nur in dessen Abwesenheit. Die Kommission benennt zwei Vertreter und deren Stellvertreter. Die Amtszeit der Mitglieder und ihrer Stellvertreter beträgt vier Jahre. Sie kann verlängert werden.

(2) Die Mitglieder des Verwaltungsrats und ihre Stellvertreter werden aufgrund ihre Sachkenntnis, ihre anerkannten Erfahrungen und ihr Engagement im Bereich der Zivilluftfahrt sowie unter Berücksichtigung ihrer einschlägigen Führungs-, Verwaltungs- und Haushaltskompetenzen, die für die weitere Förderung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele erforderlich sind, ernannt. Die Mitglieder müssen in ihren jeweiligen Mitgliedstaaten eine Gesamtverantwortung zumindest für die Grundsätze der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt tragen.

(3) Alle im Verwaltungsrat vertretenen Parteien bemühen sich um eine Begrenzung der Fluktuation ihrer Vertreter, um die Kontinuität der Arbeit des Verwaltungsrats zu gewährleisten. Alle Parteien streben eine ausgewogene Vertretung von Männern und Frauen im Verwaltungsrat an.

(4) Die Teilnahme von Vertretern europäischer Drittländer an der Arbeit des Verwaltungsrats als Beobachter und die Bedingungen einer solchen Teilnahme werden gegebenenfalls in den in Artikel 129 genannten Vereinbarungen geregelt.

(5) Das in Artikel 98 Absatz 4 genannte beratende Gremium entsendet vier seiner Mitglieder als Beobachter in den Verwaltungsrat. Sie stellen eine möglichst breite Vertretung der in diesem beratenden Gremium vertretenen unterschiedlichen Auffassungen sicher. Ihre erste Amtszeit beträgt 48 Monate und kann verlängert werden.

Artikel 100

Vorsitz des Verwaltungsrats

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

(2) Die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden beträgt vier Jahre und kann einmal um weitere vier Jahre verlängert werden. Mit dem Ende ihrer Mitgliedschaft im Verwaltungsrat endet auch ihre Amtszeit automatisch am selben Tag.

Artikel 101

Sitzungen des Verwaltungsrats

(1) Der Verwaltungsrat wird von seinem Vorsitzenden einberufen.

(2) Der Verwaltungsrat hält jährlich mindestens zwei ordentliche Sitzungen ab. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung des Vorsitzenden, auf Antrag der Kommission oder auf Antrag mindestens eines Drittels seiner Mitglieder zusammen.

(3) Der Exekutivdirektor der Agentur nimmt an den Beratungen teil, hat jedoch kein Stimmrecht.

(4) Die Mitglieder des Verwaltungsrats können sich im Einklang mit der Geschäftsordnung von ihren Beratern oder Experten unterstützen lassen.

(5) Der Verwaltungsrat kann alle Personen, deren Stellungnahme von Interesse sein kann, als Beobachter zur Teilnahme an den Sitzungen einladen.

(6) Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsrats werden von der Agentur geführt.

Artikel 102

Vorschriften für die Abstimmung im Verwaltungsrat

(1) Unbeschadet des Artikels 98 Absatz 2 Buchstaben c und d und des Artikels 103 Absatz 7 fasst der Verwaltungsrat seine Beschlüsse mit der Mehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder. Auf Antrag eines Mitglieds des Verwaltungsrats wird der in Artikel 98 Absatz 2 Buchstabe k genannte Beschluss einstimmig gefasst.

(2) Jedes gemäß Artikel 99 Absatz 1 ernannte Mitglied hat eine Stimme. Bei Abwesenheit eines Mitglieds ist sein Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben. Weder die Beobachter noch der Exekutivdirektor der Agentur haben das Recht, an Abstimmungen teilzunehmen.

(3) In der Geschäftsordnung des Verwaltungsrats werden die Abstimmungsmodalitäten genauer festgelegt, insbesondere die Bedingungen, unter denen ein Mitglied im Namen eines anderen handeln kann, sowie gegebenenfalls Bestimmungen über die Beschlussfähigkeit.

(4) Beschlüsse in Haushalts- und Personalangelegenheiten, insbesondere in Bezug auf in Artikel 98 Absatz 2 Buchstaben d, f, h, m, n, o und q genannte Angelegenheiten, bedürfen zur Annahme eines zustimmenden Votums der Kommission.

Artikel 103

Exekutivdirektor

(1) Der Exekutivdirektor wird als Zeitbediensteter der Agentur gemäß Artikel 2 Buchstabe a der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten eingestellt.

(2) Der Exekutivdirektor wird aufgrund seiner Leistung und nachgewiesener, für die Zivilluftfahrt relevanter Befähigung und Erfahrung vom Verwaltungsrat aus einer Liste von Kandidaten, die die Kommission im Anschluss an ein offenes und transparentes Auswahlverfahren vorgeschlagen hat, ernannt.

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

Vor der Ernennung wird der vom Verwaltungsrat ausgewählte Bewerber aufgefordert, vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments eine Erklärung abzugeben und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten.

(3) Die Amtszeit des Exekutivdirektors beträgt fünf Jahre. Am Ende dieses Zeitraums bewertet die Kommission die Leistung des Exekutivdirektors mit Blick auf die künftigen Aufgaben und Herausforderungen der Agentur. Zur Halbzeit kann der Exekutivdirektor aufgefordert werden, vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments eine Erklärung abzugeben und Fragen der Ausschussmitglieder zu seiner Leistung zu beantworten.

(4) Der Verwaltungsrat kann auf Vorschlag der Kommission unter Berücksichtigung der Bewertung nach Absatz 3 die Amtszeit des Exekutivdirektors einmal um höchstens fünf Jahre verlängern. Vor einer Verlängerung der Amtszeit des Exekutivdirektors unterrichtet der Verwaltungsrat das Europäische Parlament von seiner Absicht, die Amtszeit des Exekutivdirektors zu verlängern. Innerhalb eines Monats vor der Verlängerung der Amtszeit kann der Exekutivdirektor aufgefordert werden, vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments eine Erklärung abzugeben und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten.

(5) Ein Exekutivdirektor, dessen Amtszeit verlängert wurde, darf am Ende seiner gesamten Amtszeit nicht an einem anderen Auswahlverfahren für dieselbe Stelle teilnehmen.

(6) Der Exekutivdirektor kann nur mit Beschluss des Verwaltungsrats auf Vorschlag der Kommission seines Amtes enthoben werden.

(7) Der Verwaltungsrat beschließt über die Ernennung, die Verlängerung der Amtszeit und die Amtsenthebung des Exekutivdirektors mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder.

(8) Der Exekutivdirektor kann von einem oder mehreren Direktoren unterstützt werden. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Exekutivdirektors tritt einer der Direktoren an seine Stelle.

Artikel 104

Zuständigkeiten des Exekutivdirektors

(1) Der Exekutivdirektor leitet die Agentur. Der Exekutivdirektor ist gegenüber dem Verwaltungsrat rechenschaftspflichtig. Unbeschadet der Befugnisse der Kommission und des Verwaltungsrats übt der Exekutivdirektor sein Amt unabhängig aus und darf Weisungen von Regierungen oder sonstigen Stellen weder anfordern noch entgegennehmen.

(2) Der Exekutivdirektor erstattet dem Europäischen Parlament über seine Tätigkeit Bericht, wenn er dazu aufgefordert wird. Der Rat kann den Exekutivdirektor auffordern, über diese Tätigkeit Bericht zu erstatten.

(3) Der Exekutivdirektor ist für die Durchführung der Aufgaben verantwortlich, die der Agentur durch diese Verordnung oder andere Rechtsakte der Union zugewiesen sind. Der Exekutivdirektor ist insbesondere verantwortlich für

a) die Billigung der Maßnahmen der Agentur nach Artikel 76 innerhalb der in dieser Verordnung sowie in den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegten Grenzen;

b) die Entscheidung über Untersuchungen, Inspektionen und sonstige Überwachungstätigkeiten gemäß den Artikeln 83 und 85;

c) die Entscheidung über die Zuweisung von Aufgaben an qualifizierte Stellen gemäß Artikel 69 Absatz 1 und über die Durchführung von Untersuchungen im Namen der Agentur durch zuständige nationale Behörden oder qualifizierte Stellen gemäß Artikel 83 Absatz 1;

d) die Ergreifung der erforderlichen Maßnahmen bezüglich der Tätigkeiten der Agentur in Bezug auf die internationale Zusammenarbeit gemäß Artikel 90;

e) die Durchführung aller erforderlichen Schritte, einschließlich des Erlasses interner Verwaltungsanweisungen und der Veröffentlichung von Mitteilungen, um das Funktionieren der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten;

f) die Durchführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats;

g) die Ausarbeitung des konsolidierten Jahresberichts über die Tätigkeiten der Agentur und dessen Vorlage beim Verwaltungsrat zur Annahme;

h) die Ausarbeitung eines Entwurfs des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben gemäß Artikel 120 und die Ausführung des Haushaltsplans gemäß Artikel 121;

i) die Übertragung der Befugnisse des Exekutivdirektors auf andere Bedienstete der Agentur. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Regeln, die für solche Befugnisübertragungen gelten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen;

j) die Ausarbeitung des in Artikel 117 Absatz 1 genannten Programmplanungsdokuments und — nach Einholung der Stellungnahme der Kommission — dessen Vorlage beim Verwaltungsrat zur Annahme;

k) die Umsetzung des in Artikel 117 Absatz 1 genannten Programmplanungsdokuments und die Berichterstattung über diese Umsetzung an den Verwaltungsrat;

l) die Ausarbeitung eines Aktionsplans auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der internen und externen Auditberichte und Bewertungen und der Untersuchungen des OLAF sowie die zweimal jährlich erfolgende Berichterstattung an die Kommission und die regelmäßige Berichterstattung an den Verwaltungsrat über die erzielten Fortschritte;

m) den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch vorbeugende Maßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen sowie, falls Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, durch Einziehung rechtsgrundlos gezahlter Beträge und gegebenenfalls durch Verhängung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender verwaltungsrechtlicher und finanzieller Sanktionen;

n) die Ausarbeitung einer Betrugsbekämpfungsstrategie der Agentur und deren Vorlage beim Verwaltungsrat zur Annahme;

o) die Ausarbeitung des Entwurfs der für die Agentur geltenden Finanzregelung;

p) die Ausarbeitung des europäischen Plans für Flugsicherheit und seiner anschließenden Überarbeitungen und dessen Vorlage beim Verwaltungsrat zur Annahme;

q) die Berichterstattung über die Durchführung des europäischen Plans für Flugsicherheit an den Verwaltungsrat;

r) die Beantwortung von Unterstützungsersuchen der Kommission gemäß dieser Verordnung;

s) die Annahme der Neuzuweisung von Zuständigkeiten an die Agentur gemäß den Artikeln 64 und 65;

t) die laufende Verwaltung der Agentur;

u) die Fassung sämtlicher Beschlüsse über die Schaffung sowie, falls notwendig, die Änderung der internen Strukturen der Agentur, mit Ausnahme der Strukturen auf Direktorenebene, die vom Verwaltungsrat gebilligt werden;

v) die Festlegung von Regeln zur Vermeidung und Bewältigung von Interessenkonflikten der Teilnehmer von Arbeitsgruppen und Expertengruppen sowie sonstiger, nicht unter das Statut fallender Bediensteter, die Bestimmungen über Interessenerklärungen und gegebenenfalls über nach Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses aufgenommene berufliche Tätigkeiten einschließen;

(4) Der Exekutivdirektor entscheidet auch darüber, ob es erforderlich ist, eine oder mehrere Außenstellen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten einzurichten oder — vorbehaltlich entsprechender Vereinbarungen mit dem Europäischen Auswärtigen Dienst — Personal bei den Delegationen der Union in Drittländern unterzubringen, damit die Agentur ihre Aufgaben in effizienter und wirksamer Weise wahrnehmen kann. Diese Entscheidung bedarf der vorherigen Zustimmung der Kommission, des Verwaltungsrats und gegebenenfalls des Mitgliedstaats, in dem die Außenstelle eingerichtet werden soll. In dieser Entscheidung wird der Umfang der in dieser Außenstelle oder von diesem derart untergebrachten Personal durchzuführenden Tätigkeiten so festgelegt, dass unnötige Kosten und eine Überschneidung der Verwaltungsfunktionen mit denen der Agentur vermieden werden.

Artikel 105

Befugnisse der Beschwerdekammer

(1) Innerhalb der Verwaltungsstruktur der Agentur wird eine Beschwerdekammer eingerichtet. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Organisation und Zusammensetzung der Beschwerdekammer zu erlassen.

(2) Die Beschwerdekammer entscheidet über Beschwerden gegen die in Artikel 108 genannten Entscheidungen. Die Beschwerdekammer wird bei Bedarf einberufen.

Artikel 106

Mitglieder der Beschwerdekammer

(1) Die Mitglieder und deren Stellvertreter werden vom Verwaltungsrat auf der Grundlage einer von der Kommission aufgestellten Liste qualifizierter Bewerber ernannt.

(2) Die Amtszeit der Mitglieder der Beschwerdekammer einschließlich der Vorsitzenden und der Stellvertreter beträgt fünf Jahre und kann um weitere fünf Jahre verlängert werden.

(3) Die Mitglieder der Beschwerdekammer genießen Unabhängigkeit. Bei ihren Entscheidungen dürfen sie Weisungen von Regierungen oder sonstigen Stellen weder anfordern noch entgegennehmen.

(4) Die Mitglieder der Beschwerdekammer dürfen in der Agentur keine sonstigen Tätigkeiten ausüben. Die Tätigkeit als Mitglied der Beschwerdekammer kann nebenberuflich ausgeübt werden.

(5) Die Mitglieder der Beschwerdekammer dürfen während ihrer jeweiligen Amtszeit nur aus schwerwiegenden Gründen von der Kommission nach Stellungnahme des Verwaltungsrats mit einem entsprechenden Beschluss ihres Amtes enthoben oder aus der Liste qualifizierter Bewerber gestrichen werden.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Qualifikationen der Mitglieder der Beschwerdekammer, deren Stellung und Vertragsbeziehung zur Agentur, der Befugnisse der einzelnen Mitglieder in der Vorphase der Entscheidungen sowie der Vorschriften und Verfahren für die Abstimmung zu erlassen.

Artikel 107

Ausschluss und Ablehnung

(1) Die Mitglieder der Beschwerdekammer dürfen nicht an einem Beschwerdeverfahren mitwirken, das ihre persönlichen Interessen berührt oder wenn sie zuvor als Vertreter eines Verfahrensbeteiligten tätig gewesen sind oder an der fraglichen Entscheidung mitgewirkt haben.

(2) Ist ein Mitglied der 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 dieses Mitglied dies der Beschwerdekammer mit.

(3) Jeder am Beschwerdeverfahren Beteiligte kann ein Mitglied der Beschwerdekammer aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe oder wegen des Verdachts der Befangenheit ablehnen. Die Ablehnung ist nicht zulässig, wenn der am Beschwerdeverfahren Beteiligte Verfahrenshandlungen vorgenommen hat, obwohl er den Ablehnungsgrund kannte. Die Ablehnung darf nicht mit der Staatsangehörigkeit der Mitglieder begründet werden.

(4) Die Beschwerdekammer entscheidet über das Vorgehen in den Fällen der Absätze 2 und 3 ohne Mitwirkung des betreffenden Mitglieds. Das betreffende Mitglied wird bei dieser Entscheidung durch seinen Stellvertreter in der Beschwerdekammer ersetzt.

Artikel 108

Beschwerdefähige Entscheidungen

(1) Entscheidungen der Agentur nach den Artikeln 64, 65, Artikel 76 Absatz 6, den Artikeln 77 bis 83, 85 oder 126 sind mit einer Beschwerde anfechtbar.

(2) Eine Beschwerde nach Absatz 1 hat keine aufschiebende Wirkung. Ist der Exekutivdirektor der Ansicht, dass die Umstände dies gestatten, kann er den Vollzug der angefochtenen Entscheidung aussetzen.

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

Artikel 109

Beschwerdeberechtigte

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

Artikel 110

Frist und Form

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

Artikel 111

Abhilfe

(1) Vor der Prüfung der Beschwerde gibt die Beschwerdekammer der Agentur Gelegenheit, ihre Entscheidung zu überprüfen. Hält der Exekutivdirektor die Beschwerde für begründet, so hat er die Entscheidung innerhalb von zwei Monaten ab der Mitteilung durch die Beschwerdekammer zu korrigieren. Dies gilt nicht, wenn dem Beschwerdeführer ein anderer am Beschwerdeverfahren Beteiligter gegenübersteht.

(2) Wird die Entscheidung nicht korrigiert, so entscheidet die Agentur umgehend, ob sie den Vollzug der angefochtenen Entscheidung gemäß Artikel 108 Absatz 2 aussetzt.

Artikel 112

Prüfung der Beschwerde

(1) Die Beschwerdekammer prüft, ob die Beschwerde zulässig und begründet ist.

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

Artikel 113

Beschwerdeentscheidungen

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

Artikel 114

Klagen vor dem Gerichtshof

(1) Beim Gerichtshof kann Klage erhoben werden, um die Nichtigerklärung von Handlungen der Agentur mit Rechtswirkung gegenüber Dritten zu erwirken, um eine Untätigkeit feststellen zu lassen sowie um für Schäden, die die Agentur in Ausübung ihrer Tätigkeiten verursacht hat, im Rahmen der außervertraglichen Haftung und, aufgrund einer Schiedsklausel, der vertraglichen Haftung gemäß Artikel 97 Schadenersatz zu erlangen.

(2) Nichtigkeitsklagen beim Gerichtshof der Europäischen Union gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 64 und 65, Artikel 76 Absatz 6 und den Artikeln 77 bis 83, 85 oder 126 sind erst zulässig, nachdem alle internen Beschwerdeverfahren der Agentur ausgeschöpft wurden.

(3) Die Organe der Union und die Mitgliedstaaten können gegen Entscheidungen der Agentur direkt beim Gerichtshof Klage erheben, ohne die internen Beschwerdeverfahren der Agentur ausschöpfen zu müssen.

(4) Die Agentur hat alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um dem Urteil des Gerichtshofs nachzukommen.

ABSCHNITT III

Arbeitsweise

Artikel 115

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

(1) Der Verwaltungsrat legt transparente Verfahren für die Ausarbeitung von Stellungnahmen, Zertifizierungsspezifikationen und anderen Einzelspezifikationen, annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen nach Artikel 76 Absätze 1 und 3 fest. Im Rahmen dieser Verfahren

a) wird der Sachverstand der zivilen und gegebenenfalls militärischen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten herangezogen;

b) werden, soweit erforderlich, Sachverständige aus den interessierten Kreisen einbezogen und wird der Sachverstand der einschlägigen europäischen Normungsgremien oder sonstiger Fachgremien herangezogen;

c) wird gewährleistet, dass die Agentur Unterlagen veröffentlicht und die interessierten Kreise auf breiter Grundlage nach einem Zeitplan und einem Verfahren anhört, das die Agentur auch dazu verpflichtet, schriftlich zum Anhörungsprozess Stellung zu nehmen.

(2) Arbeitet die Agentur nach Artikel 76 Absätze 1 und 3 Stellungnahmen, Zertifizierungsspezifikationen und andere Einzelspezifikationen, annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen aus, so sieht sie dazu ein Verfahren für die vorherige Konsultation der Mitgliedstaaten vor. Zu diesem Zweck kann sie eine Arbeitsgruppe einrichten, in die jeder Mitgliedstaat einen Sachverständigen entsenden kann. Ist eine Konsultation in Bezug auf militärische Aspekte erforderlich, so konsultiert die Agentur neben den Mitgliedstaaten auch die Europäische Verteidigungsagentur und andere von den Mitgliedstaaten benannte Militärexperten. Ist eine Konsultation in Bezug auf die möglichen sozialen Auswirkungen der Maßnahmen der Agentur erforderlich, so bezieht die Agentur die Sozialpartner der Union und andere relevante Interessenträger mit ein.

(3) Die Agentur veröffentlicht die nach Artikel 76 Absätze 1 und 3 ausgearbeiteten Stellungnahmen, Zertifizierungsspezifikationen und anderen Einzelspezifikationen, annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen sowie die nach Absatz 1 festgelegten Verfahren in der amtlichen Veröffentlichung der Agentur.

Artikel 116

Verfahren für Einzelentscheidungen

(1) Der Verwaltungsrat legt transparente Verfahren für Einzelentscheidungen nach Artikel 76 Absatz 4 fest.

Insbesondere wird im Rahmen dieser Verfahren

a) gewährleistet, dass natürliche oder juristische Personen, an die sich die Entscheidung richten soll, und sonstige Personen, die unmittelbar und individuell betroffen sind, angehört werden;

b) geregelt, dass die Entscheidung natürlichen oder juristischen Personen mitgeteilt und vorbehaltlich des Artikels 123 und des Artikels 132 Absatz 2 veröffentlicht wird;

c) geregelt, dass die natürliche oder juristische Person, an die die Entscheidung gerichtet ist, und andere an dem Verfahren Beteiligte über die der betreffenden Person nach dieser Verordnung zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe unterrichtet werden;

d) gewährleistet, dass die Entscheidung eine Begründung enthält.

(2) Der Verwaltungsrat legt Verfahren fest, die die Einzelheiten der Mitteilung von Entscheidungen an die betreffenden Personen und die Hinweise auf die nach dieser Verordnung offenstehenden Beschwerdeverfahren regeln.

Artikel 117

Jährliche und mehrjährige Programmplanung

(1) Zum 31. Dezember jedes Jahres nimmt der Verwaltungsrat gemäß Artikel 98 Absatz 2 Buchstabe c unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission und in Verbindung mit der mehrjährigen Programmplanung nach Konsultation des Europäischen Parlaments ein Programmplanungsdokument für das mehrjährige und das jährliche Arbeitsprogramm an, das auf einem vom Exekutivdirektor sechs Wochen vor seiner Annahme unterbreiteten Entwurf beruht. Der Verwaltungsrat übermittelt dieses Dokument dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission. Nach der endgültigen Annahme des Gesamthaushaltsplans wird das Programmplanungsdokument endgültig und wird erforderlichenfalls entsprechend angepasst.

(2) Das jährliche Arbeitsprogramm enthält detailliert beschriebene Ziele und erwartete Ergebnisse sowie Leistungsindikatoren und trägt den Zielen des europäischen Plans für Flugsicherheit Rechnung. Es enthält ferner eine Beschreibung der zu finanzierenden Maßnahmen und Angaben zu den jeder Maßnahme entsprechend den Grundsätzen der tätigkeitsbezogenen Aufstellung des Haushaltsplans und des maßnahmenbezogenen Managements zugewiesenen Finanzmitteln und Humanressourcen, aus denen auch hervorgeht, welche Tätigkeiten aus dem Regulierungshaushalt und welche Tätigkeiten aus von der Agentur vereinnahmten Gebühren und Entgelten zu finanzieren sind. Das jährliche Arbeitsprogramm steht mit dem mehrjährigen Arbeitsprogramm nach Absatz 4 dieses Artikels im Einklang. Im jährlichen Arbeitsprogramm wird klar angegeben, welche Aufgaben im Vergleich zum vorangegangenen Haushaltsjahr hinzugefügt, verändert oder gestrichen wurden. Die jährliche Programmplanung enthält die Strategie der Agentur für ihre Tätigkeiten in Bezug auf die internationale Zusammenarbeit gemäß Artikel 90 und die Maßnahmen der Agentur im Zusammenhang mit dieser Strategie.

(3) Der Verwaltungsrat ändert das angenommene jährliche Arbeitsprogramm, wenn der Agentur eine neue Aufgabe übertragen wird. Substanzielle Änderungen des jährlichen Arbeitsprogramms werden nach demselben Verfahren wie das ursprüngliche jährliche Arbeitsprogramm angenommen. Der Verwaltungsrat kann die Befugnis für die Vornahme nicht substanzieller Änderungen dem Exekutivdirektor übertragen.

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

Die Ressourcenplanung wird jährlich aktualisiert. Die strategische Programmplanung wird erforderlichenfalls aktualisiert, insbesondere hinsichtlich der Ergebnisse der in Artikel 124 genannten Bewertung.

Artikel 118

Konsolidierter Jahresbericht

(1) Im konsolidierten Jahresbericht wird dargelegt, wie die Agentur ihr jährliches Arbeitsprogramm umgesetzt, ihre Haushaltsmittel verwendet und ihr Personal eingesetzt hat. Es wird klar angegeben, welche Aufträge und Aufgaben der Agentur im Vergleich zum Vorjahr hinzugefügt, geändert oder zurückgenommen worden sind.

(2) In dem Bericht werden die von der Agentur durchgeführten Tätigkeiten dargelegt und deren Ergebnisse im Hinblick auf die vorgegebenen Ziele, die Leistungsindikatoren und den festgelegten Zeitplan, die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Risiken, den Ressourceneinsatz, die allgemeine Arbeitsweise der Agentur und die Effizienz und Wirksamkeit der Systeme der internen Kontrolle bewertet. Ferner wird angegeben, welche Tätigkeiten aus dem Regulierungshaushalt und welche Tätigkeiten aus von der Agentur vereinnahmten Gebühren und Entgelten finanziert wurden.

Artikel 119

Transparenz und Kommunikation

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 findet auf die Dokumente der Agentur Anwendung. Dies gilt unbeschadet der Regelungen für den Zugang zu Daten und Informationen, die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und in den gemäß Artikel 72 Absatz 5 und Artikel 74 Absatz 8 dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt sind.

(2) Die Agentur kann von sich aus Kommunikationstätigkeiten in ihren Zuständigkeitsbereichen durchführen. Sie stellt insbesondere sicher, dass zusätzlich zu der Veröffentlichung nach Artikel 115 Absatz 3 die Öffentlichkeit und interessierte Kreise rasch objektive, zuverlässige und leicht verständliche Informationen über ihre Arbeit erhalten. Die Agentur stellt sicher, dass sich die Zuweisung ihrer Mittel für Kommunikationstätigkeiten nicht nachteilig auf die wirksame Erfüllung der in Artikel 75 aufgeführten Aufgaben auswirkt.

(3) Soweit angemessen, übersetzt die Agentur das Material zur Förderung der Sicherheit in die Amtssprachen der Union.

(4) Die zuständigen nationalen Behörden leisten der Agentur wirksame Unterstützung bei der Bekanntmachung einschlägiger Sicherheitsinformationen in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten.

(5) Jede natürliche oder juristische Person kann sich in einer Amtssprache der Union schriftlich an die Agentur wenden und hat Anspruch auf eine Antwort in derselben Sprache.

(6) Die für die Arbeit der Agentur erforderlichen Übersetzungen werden vom Übersetzungszentrum für die Einrichtungen der Europäischen Union angefertigt.

ABSCHNITT IV

Finanzvorschriften

Artikel 120

Haushalt

(1) Unbeschadet sonstiger Einnahmen setzen sich die Einnahmen der Agentur zusammen aus

a) einem Beitrag der Union;

b) Beiträgen europäischer Drittländer, mit denen die Union internationale Übereinkünfte nach Artikel 129 geschlossen hat;

c) den Gebühren, die von Antragstellern und Zulassungs-/Zeugnisinhabern für die Erteilung von Zulassungen/Zeugnissen sowie von Personen, die Erklärungen registrieren lassen, an die Agentur entrichtet werden;

d) Entgelten für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Dienstleistungen sowie für die Bearbeitung von Beschwerden durch die Agentur;

e) freiwilligen Finanzbeiträgen von Mitgliedstaaten, Drittländern oder sonstigen Stellen, sofern diese Beiträge die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen;

f) Finanzhilfen.

(2) Die Ausgaben der Agentur umfassen Ausgaben für Personal, Verwaltung, Infrastruktur und Betrieb. In Bezug auf Betriebsausgaben können Mittelbindungen für Maßnahmen, deren Durchführung sich über mehrere Haushaltsjahre erstreckt, erforderlichenfalls über mehrere Jahre in Jahrestranchen erfolgen.

(3) Einnahmen und Ausgaben müssen ausgeglichen sein.

(4) Der Regulierungshaushalt, die für Zertifizierungstätigkeiten erhobenen und eingezogenen Gebühren und die von der Agentur vereinnahmten Entgelte werden in der Rechnungsführung der Agentur getrennt ausgewiesen.

(5) Die Agentur passt ihre Personalplanung und Verwaltung der Tätigkeiten, die durch an Gebühren und Entgelte gebundene Einnahmen finanziert werden, im Laufe des Haushaltsjahrs so an, dass sie rasch auf die Arbeitsbelastung und Schwankungen bei diesen Einnahmen reagieren kann.

(6) Der Exekutivdirektor erstellt jedes Jahr einen Entwurf des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Haushaltsjahr, einschließlich eines Entwurfs des Stellenplans, und übermittelt ihn zusammen mit Erläuterungen zur Haushaltslage dem Verwaltungsrat. Dieser Entwurf des Stellenplans beruht bezüglich der aus Gebühren und Entgelten finanzierten Stellen auf einer begrenzten Reihe von der Kommission genehmigter Indikatoren zur Messung der Arbeitsbelastung und Effizienz der Agentur und weist die Mittel aus, die erforderlich sind, um der Nachfrage nach Zertifizierungs- und sonstigen Tätigkeiten der Agentur, auch nach solchen, die sich aus der Neuzuweisung von Zuständigkeiten gemäß den Artikeln 64 und 65 ergeben, in effizienter und fristgerechter Weise gerecht zu werden.

Auf der Grundlage dieses Entwurfs nimmt der Verwaltungsrat einen vorläufigen Entwurf des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Haushaltsjahr an. Der vorläufige Entwurf des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur wird der Kommission jedes Jahr bis zum 31. Januar übermittelt.

(7) Der endgültige Entwurf des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur, der auch den Entwurf des Stellenplans und das vorläufige Arbeitsprogramm enthält, wird der Kommission und den europäischen Drittländern, mit denen die Union internationale Übereinkünfte nach Artikel 129 geschlossen hat, spätestens am 31. März vom Verwaltungsrat übermittelt.

(8) Die Kommission übermittelt den Voranschlag zusammen mit dem Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union der Haushaltsbehörde an das Europäische Parlament und den Rat.

(9) Auf der Grundlage des Voranschlags setzt die Kommission die von ihr für den Stellenplan für erforderlich erachteten Mittelansätze und die Höhe des Beitrags aus dem Gesamthaushaltsplan in den Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union ein, den sie gemäß den Artikeln 313 und 314 AEUV dem Europäischen Parlament und dem Rat vorlegt.

(10) Das Europäische Parlament und der Rat bewilligen die Mittel für den Beitrag zur Agentur und stellen den Stellenplan der Agentur fest und berücksichtigen dabei die Indikatoren in Bezug auf die Arbeitsbelastung und Effizienz der Agentur nach Absatz 6.

(11) Der Haushaltsplan wird vom Verwaltungsrat festgestellt. Er wird endgültig, wenn der Gesamthaushaltsplan der Union endgültig festgestellt ist. Gegebenenfalls wird er entsprechend angepasst.

(12) Der Verwaltungsrat teilt dem Europäische Parlament und dem Rat schnellstmöglich alle von ihm geplanten Vorhaben mit, die erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Haushaltsfinanzierung haben könnten, was insbesondere für Immobilienvorhaben wie die Anmietung oder den Erwerb von Gebäuden gilt, und unterrichtet die Kommission darüber. Für Immobilienvorhaben, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf den Haushalt der Agentur haben, gilt die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1271/2013 der Kommission ([1]).

Hat das Europäische Parlament oder der Rat mitgeteilt, dass es/er eine Stellungnahme abgeben will, so teilt es/er diese Stellungnahme dem Verwaltungsrat innerhalb von sechs Wochen nach der Unterrichtung über das Vorhaben mit.

Artikel 121

Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans

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

(2) Bis zum 1. März nach dem Ende jedes Haushaltsjahres übermittelt der Rechnungsführer der Agentur dem Rechnungsführer der Kommission und dem Rechnungshof den vorläufigen Rechnungsabschluss. Außerdem übermittelt der Rechnungsführer der Agentur dem Rechnungsführer der Kommission bis zum 1. März nach dem Ende jedes Haushaltsjahrs einen Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement in dem Haushaltsjahr. Der Rechnungsführer der Kommission konsolidiert die vorläufigen Rechnungsabschlüsse der Organe und dezentralisierten Einrichtungen gemäß Artikel 147 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]).

(3) Bis zum 31. März nach dem Ende jedes Haushaltsjahrs übermittelt der Exekutivdirektor den Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement in dem Haushaltsjahr dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof.

(4) Gemäß Artikel 148 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 stellt der Rechnungsführer nach Eingang der Bemerkungen des Rechnungshofes zum vorläufigen Rechnungsabschluss der Agentur in eigener Verantwortung den endgültigen Jahresabschluss der Agentur auf, den der Exekutivdirektor sodann dem Verwaltungsrat zur Stellungnahme vorlegt.

(5) Der Verwaltungsrat gibt eine Stellungnahme zum endgültigen Jahresabschluss der Agentur ab.

(6) Der Rechnungsführer der Agentur übermittelt den endgültigen Jahresabschluss zusammen mit der Stellungnahme des Verwaltungsrats bis zum 1. Juli nach dem Ende jedes Haushaltsjahrs dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof.

(7) Der endgültige Jahresabschluss wird bis zum 15. November des jedes Haushaltsjahres im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(8) Der Exekutivdirektor übermittelt dem Rechnungshof bis zum 30. September nach Ablauf jedes Haushaltsjahres eine Antwort auf dessen Bemerkungen. Er übermittelt diese Antwort auch dem Verwaltungsrat und der Kommission.

(9) Der Exekutivdirektor übermittelt dem Europäischen Parlament auf dessen Anfrage gemäß Artikel 165 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 alle Informationen, die für die ordnungsgemäße Abwicklung des Entlastungsverfahrens für das betreffende Haushaltsjahr erforderlich sind.

(10) Auf Empfehlung des Rates, der mit qualifizierter Mehrheit beschließt, entscheidet das Europäische Parlament vor dem 15. Mai des Jahres n + 2 über die Entlastung des Exekutivdirektors zur Ausführung des Haushaltsplans für das Jahr n.

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

([2]) Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates (ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1).

Artikel 122

Betrugsbekämpfung

(1) Für die Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen gilt uneingeschränkt die Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]).

(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]) innerhalb von sechs Monaten nach dem 11. September 2018 bei und erlässt nach dem Muster in der Anlage der Vereinbarung die entsprechenden Bestimmungen, die für ihr Personal gelten.

(3) Der Rechnungshof ist befugt, bei allen Finanzhilfeempfängern, Auftragnehmern und Unterauftragnehmern, die Unionsmittel von der Agentur erhalten haben, Rechnungsprüfungen anhand von Unterlagen und Inspektionen vor Ort durchzuführen.

(4) Das OLAF kann gemäß den Vorschriften und Verfahren der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 und der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates ([3]) Untersuchungen einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit von der Agentur finanzierten Finanzhilfen oder Verträgen ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt.

(5) Unbeschadet der Absätze 1 bis 4 müssen Kooperationsvereinbarungen mit Drittländern und internationalen Organisationen, Verträge, Finanzhilfevereinbarungen und Finanzhilfeentscheidungen der Agentur Bestimmungen enthalten, die den Rechnungshof und das OLAF ausdrücklich ermächtigen, derartige Rechnungsprüfungen und Untersuchungen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten durchzuführen.

Artikel 123

Sicherheitsvorschriften für den Schutz von Verschlusssachen und nicht als Verschlusssache eingestuften vertraulichen Informationen

Die Agentur wendet eigene Sicherheitsvorschriften an, die den Sicherheitsvorschriften der Kommission zum Schutz von EU-Verschlusssachen und nicht als Verschlusssache eingestuften sensiblen Informationen, die in den Beschlüssen (EU, Euratom) 2015/443 ([4]) und (EU, Euratom) 2015/444 ([5]) der Kommission festgelegt sind, gleichwertig sein müssen. Die Sicherheitsvorschriften beinhalten unter anderem Bestimmungen über den Austausch, die Verarbeitung und die Speicherung solcher Informationen.

Artikel 124

Bewertung

(1) Spätestens am 12. September 2023 und danach alle fünf Jahre führt die Kommission eine Bewertung entsprechend den Leitlinien der Kommission durch, um die Leistung der Agentur im Verhältnis zu ihren Zielen, ihrem Auftrag und ihren Aufgaben zu bewerten. Die Bewertung dient der Beurteilung, inwieweit diese Verordnung, die Agentur und ihre Arbeitsweise zu einem hohen Niveau der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt beigetragen haben. In der Bewertung wird zudem darauf eingegangen, inwieweit eine Änderung des Auftrags der Agentur notwendig ist und welche finanziellen Auswirkungen eine solche Änderung hätte. Bei der Bewertung werden die Standpunkte des Verwaltungsrats und der Interessenträger auf Unionsebene wie auf nationaler Ebene berücksichtigt.

(2) Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Ziele, Auftrag und Aufgaben der Agentur deren Fortbestehen nicht länger rechtfertigen, kann sie die Änderung oder Aufhebung dieser Verordnung vorschlagen.

(3) Die Kommission übermittelt den Bewertungsbericht zusammen mit ihren Schlussfolgerungen dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Verwaltungsrat. Gegebenenfalls wird ein Aktionsplan mit Zeitplan beigefügt. Die Ergebnisse der Bewertung und die Empfehlungen werden veröffentlicht.

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

([2]) ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

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

([4]) Beschluss (EU, Euratom) 2015/443 der Kommission vom 13. März 2015 über Sicherheit in der Kommission (ABl. L 72 vom 17.3.2015, S. 41).

([5]) Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 der Kommission vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlusssachen (ABl. L 72 vom 17.3.2015, S. 53).

Artikel 125

Finanzregelung

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

Artikel 126

Gebühren und Entgelte

(1) Gebühren und Entgelte werden erhoben für

a) die Erteilung und Verlängerung von Zulassungen/Zeugnissen und die Registrierung von Erklärungen durch die Agentur gemäß dieser Verordnung sowie die Aufsicht über die Tätigkeiten, auf die sich diese Zulassungen/Zeugnisse und Erklärungen beziehen;

b) Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Dienstleistungen entsprechend den tatsächlichen Kosten der einzelnen erbrachten Leistungen;

c) die Bearbeitung von Beschwerden.

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

(2) Die Höhe der Gebühren und Entgelte wird so bemessen, dass die Einnahmen hieraus die Kosten der Tätigkeiten im Zusammenhang mit den erbrachten Leistungen vollständig decken und eine erhebliche Anhäufung von Überschüssen vermieden wird. Alle Ausgaben der Agentur für Personal, das an den in Absatz 1 genannten Tätigkeiten beteiligt ist, insbesondere die anteiligen Beiträge des Arbeitgebers zur Altersvorsorge, werden bei diesen Kosten berücksichtigt. Die Gebühren und Entgelte sind zweckgebundene Einnahmen der Agentur für Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Leistungen, für die die Gebühren und Entgelte zu entrichten sind.

(3) Haushaltsüberschüsse aus Gebühren und Entgelten werden verwendet, um künftige Tätigkeiten im Zusammenhang mit Gebühren und Entgelten zu finanzieren oder um Verluste auszugleichen. Kommt es wiederholt zu einem erheblichen positiven oder negativen Haushaltsergebnis, so wird die Höhe der Gebühren und Entgelte überprüft.

(4) Nach Konsultation der Agentur gemäß Artikel 98 Absatz 2 Buchstabe i erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften zu den von der Agentur erhobenen Gebühren und Entgelten, in denen insbesondere die Tatbestände, für die nach Artikel 120 Absatz 1 Buchstaben c und d Gebühren und Entgelte zu entrichten sind und die Höhe der Gebühren und Entgelte und die Art der Entrichtung aufgeführt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 127

Ausschussverfahren

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

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

Artikel 128

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 19, Artikel 28, Artikel 32, Artikel 39, Artikel 47, Artikel 54, Artikel 58, Artikel 61, Artikel 62 Absatz 13, Artikel 68 Absatz 3, Artikel 84 Absatz 4, Artikel 105 und Artikel 106 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 11. September 2018 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 19, Artikel 28, Artikel 32, Artikel 39, Artikel 47, Artikel 54, Artikel 58, Artikel 61, Artikel 62 Absatz 13, Artikel 68 Absatz 3, Artikel 84 Absatz 4, Artikel 105 und Artikel 106 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein in Artikel 19, Artikel 28, Artikel 32, Artikel 39, Artikel 47, Artikel 54, Artikel 58, Artikel 61, Artikel 62 Absatz 13, Artikel 68 Absatz 3, Artikel 84 Absatz 4, Artikel 105 und Artikel 106 genannter delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 129

Beteiligung europäischer Drittländer

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

Diese internationalen Übereinkünfte können Bestimmungen enthalten, die insbesondere Art und Umfang der Beteiligung der betreffenden europäischen Drittländer an den Arbeiten der Agentur festlegen, sowie Bestimmungen über Finanzbeiträge und Personal. Die Agentur kann gemäß Artikel 90 Absatz 2 Arbeitsvereinbarungen mit den zuständigen Behörden der betreffenden europäischen Drittländer treffen, damit diese Bestimmungen wirksam werden.

Artikel 130

Sitzabkommen und Arbeitsbedingungen

(1) Die notwendigen Bestimmungen über die Unterbringung der Agentur in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren Sitz hat, und über die Einrichtungen, die von diesem Mitgliedstaat zur Verfügung zu stellen sind, sowie die speziellen Vorschriften, die im Sitzmitgliedstaat der Agentur für den Exekutivdirektor, die Mitglieder des Verwaltungsrats, das Personal der Agentur und für Familienangehörige dieser Personen gelten, werden in einem Sitzabkommen festgelegt, das zwischen der Agentur und dem Sitzmitgliedstaat geschlossen wird.

(2) Der Sitzmitgliedstaat der Agentur gewährleistet die notwendigen Voraussetzungen für das reibungslose Funktionieren der Agentur, einschließlich eines mehrsprachigen und angemessenen schulischen Angebots und geeigneter Verkehrsverbindungen.

Artikel 131

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 132

Verarbeitung personenbezogener Daten

(1) In Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Verordnung nehmen die Mitgliedstaaten ihre Aufgaben aus dieser Verordnung im Einklang mit den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 war.

(2) In Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Verordnung nehmen die Kommission und die Agentur ihre Aufgaben aus dieser Verordnung im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 war.

Artikel 133

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005

Artikel 15 Absätze 1 bis 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 erhält folgende Fassung:

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

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

Artikel 134

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008

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

1. Artikel 4 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) es Inhaber eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses ist, das in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) entweder von einer nationalen Behörde eines Mitgliedstaats oder von mehreren nationalen Behörden, die gemäß Artikel 62 Absatz 5 der genannten Verordnung gemeinsam handeln, oder von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit ausgestellt wurde.

(*) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).“

2. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 6*

Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)

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

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

Die für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständige Behörde unterrichtet die zuständige Genehmigungsbehörde so bald wie möglich über etwaige vorgeschlagene relevante Änderungen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses.

(3) Die für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständige Behörde und die zuständige Genehmigungsbehörde vereinbaren Maßnahmen für den vorausschauenden Austausch von Informationen, die für die Bewertung und die Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und der Betriebsgenehmigung von Belang sind.

Dieser Austausch kann — ohne darauf beschränkt zu sein — Informationen zu den finanziellen, eigentumsrechtlichen oder organisatorischen Regelungen des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft umfassen, die dessen Betriebssicherheit oder Solvenz beeinträchtigen könnten oder die der für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständigen Behörde bei der Durchführung ihrer Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf die Flugsicherheit von Nutzen sein können. Werden vertrauliche Informationen weitergegeben, so werden Maßnahmen getroffen, um zu gewährleisten, dass die Informationen angemessen geschützt werden.

(3a) Wenn aller Voraussicht nach Durchsetzungsmaßnahmen erforderlich sein werden, so konsultieren die für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständige Behörde und die zuständige Genehmigungsbehörde einander so früh wie möglich, bevor sie eine solche Maßnahme ergreifen, und arbeiten bei der Suche nach einer Lösung zusammen, bevor die Maßnahme ergriffen wird. Wird eine Maßnahme ergriffen, so teilen die für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständige Behörde und die zuständige Genehmigungsbehörde einander so bald wie möglich mit, dass eine Maßnahme ergriffen wurde.“

3. Artikel 12 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ein Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eingesetzt wird, wird je nach Wahl des Mitgliedstaats, dessen zuständige Behörde die Betriebsgenehmigung erteilt, entweder in dessen eigenes nationales Register oder in das nationale Register eines anderen Mitgliedstaats eingetragen. Wird allerdings ein solches Luftfahrzeug im Rahmen einer Dry-Lease- oder Wet-Lease-Vereinbarung gemäß Artikel 13 genutzt, so kann es in das nationale Register entweder eines Mitgliedstaats oder eines Drittlandes eingetragen werden.“

Artikel 135

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010

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

„*Artikel 5*

Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung

(1) Jeder Unfall und jede schwere Störungen, an denen Luftfahrzeuge beteiligt sind, die von der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erfasst werden, ist in dem Mitgliedstaat, in dem sich der Unfall oder die schwere Störung ereignet hat, zum Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung zu machen.

(2) Ist ein von der Verordnung (EU) 2018/1139 erfasstes Luftfahrzeug, das in das Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaats eingetragen ist, an einem Unfall oder einer schweren Störung beteiligt und lässt sich nicht abschließend feststellen, ob sich diese(r) im Hoheitsgebiet eines Staates ereignet hat, wird die Sicherheitsuntersuchung von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Eintragungsmitgliedstaats durchgeführt.

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

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

(5) Abweichend von Absatz 1 und Absatz 2 dieses Artikels kann die zuständige Sicherheitsuntersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Erkenntnisse, die zur Verbesserung der Flugsicherheit zu erwarten sind, auf die Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung verzichten, wenn ein Unfall oder eine schwere Störung ein unbemanntes Luftfahrzeug, für das gemäß Artikel 56 Absätze 1 und 5 der Verordnung (EU) 2018/1139 keine Zulassung/kein Zeugnis bzw. keine Erklärung erforderlich ist, oder ein bemanntes Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2 250 kg betrifft und keine Person tödlich oder schwer verletzt wurde.

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

(*) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).“

Artikel 136

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

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

„(2) Diese Verordnung gilt für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen, die von der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erfasste zivile Luftfahrzeuge betreffen.

Diese Verordnung gilt jedoch nicht für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen, die unbemannte Luftfahrzeuge betreffen, für die gemäß Artikel 56 Absätze 1 und 5 der Verordnung (EU) 2018/1139 keine Zulassung/kein Zeugnis bzw. keine Erklärung erforderlich ist, sofern das Ereignis oder die anderen sicherheitsbezogenen Informationen, die diese unbemannten Luftfahrzeuge betreffen, keine schwere oder tödliche Verletzung von Personen betreffen und keine anderen Luftfahrzeuge als unbemannte Luftfahrzeuge betroffen sind.

Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auch auf Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen anwenden, die von der Verordnung (EU) 2018/1139 nicht erfasste Luftfahrzeuge betreffen.

(*) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).“

Artikel 137

Änderung der Richtlinie 2014/30/EU

Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2014/30/EU erhält folgende Fassung:

„b) die folgende Luftfahrtausrüstung, wenn diese Ausrüstung in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) fällt und ausschließlich für die Nutzung in der Luft bestimmt ist:

i) Luftfahrzeuge, die keine unbemannten Luftfahrzeuge sind, und die dazugehörigen Motoren, Propeller und Teile und die dazugehörige nicht eingebaute Ausrüstung;

ii) unbemannte Luftfahrzeuge sowie die dazugehörigen Motoren, Propeller, Teile und die dazugehörige nicht eingebaute Ausrüstung, deren Konstruktion gemäß Artikel 56 Absatz 1 der genannten Verordnung zertifiziert ist und die zum Betrieb ausschließlich auf den durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion zugeteilten Frequenzen für den geschützten Flugbetrieb bestimmt sind.

(*) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).“

Artikel 138

Änderung der Richtlinie 2014/53/EU

Anhang I Nummer 3 der Richtlinie 2014/53/EU erhält folgende Fassung:

„3. Die folgende Luftfahrtausrüstung, wenn diese Ausrüstung in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) fällt und ausschließlich für die Nutzung in der Luft bestimmt ist:

a) Luftfahrzeuge, die keine unbemannten Luftfahrzeuge sind, und die dazugehörigen Motoren, Propeller und Teile und die dazugehörige nicht eingebaute Ausrüstung;

b) unbemannte Luftfahrzeuge sowie die dazugehörigen Motoren, Propeller, Teile und die dazugehörige nicht eingebaute Ausrüstung, deren Konstruktion gemäß Artikel 56 Absatz 1 der genannten Verordnung zertifiziert ist und die zum Betrieb ausschließlich auf den durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion zugeteilten Frequenzen für den geschützten Flugbetrieb bestimmt sind.

(*) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).“

Artikel 139

Aufhebung

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wird mit Wirkung vom 11. September 2018 aufgehoben.

(2) Die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 wird mit Wirkung vom 11. September 2018 aufgehoben. Allerdings finden die Artikel 4, 5, 6, 6a und 7 der genannten Verordnung sowie deren Anhänge III und IV bis zum Beginn der Anwendung der delegierten Rechtsakte gemäß Artikel 47 der vorliegenden Verordnung weiterhin Anwendung, soweit diese Rechtsakte den Gegenstand der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 abdecken, jedoch keinesfalls länger als bis zum 12. September 2023.

(3) Die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 wird ab dem Tag des Beginns der Anwendung der gemäß Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe a erlassenen detaillierten Vorschriften über Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten sowie Ruhezeitregelungen für Taxiflüge, Flugrettungsdienste und den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen mit einem Piloten aufgehoben.

(4) Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind gegebenenfalls gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang X zu lesen.

Artikel 140

Übergangsbestimmungen

(1) Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsvorschriften erteilten oder anerkannten Zulassungen/Zeugnisse und besonderen Lufttüchtigkeitsspezifikationen und abgegebenen oder anerkannten Erklärungen bleiben gültig und sind anzusehen, als seien sie nach den entsprechenden Bestimmungen der vorliegenden Verordnung erteilt, abgegeben und anerkannt worden; dies gilt auch für die Zwecke des Artikels 67.

(2) Die auf der Grundlage der Verordnungen (EG) Nr. 216/2008 und (EG) Nr. 552/2004 erlassenen Durchführungsbestimmungen werden spätestens bis zum 12. September 2023 an die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung angepasst. Bis dahin sind Bezugnahmen in den genannten Durchführungsbestimmungen auf

a) „gewerbliche Tätigkeit" als Bezugnahme auf Artikel 3 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu verstehen;

b) „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug" als Bezugnahme auf Artikel 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu verstehen;

c) „Ausrüstung" als Bezugnahme auf Artikel 3 Nummer 29 der vorliegenden Verordnung zu verstehen;

d) „Pilotenlizenz für Freizeitflugverkehr" als Bezugnahme auf die in Artikel 7 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannte Lizenz zu verstehen.

(3) Die Agentur legt spätestens zwei Jahre nach dem 11. September 2018 gemäß Artikel 76 Absätze 1 und 3 Stellungnahmen zu den Vorschlägen zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 748/2012 ([1]), (EU) Nr. 1321/2014 ([2]), (EU) Nr. 1178/2011 ([3]) und (EU) Nr. 965/2012 ([4]) der Kommission und der anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen vor, um sie insbesondere hinsichtlich Luftfahrzeugen, die in erster Linie für Sport- und Freizeitzwecke verwendet werden, an die vorliegende Verordnung anzupassen.

(4) Bis zum 12. September 2021 kann die Agentur Anleitungen zur freien Verwendung durch die Mitgliedstaaten erlassen, um die Ausarbeitung verhältnismäßiger nationaler Vorschriften für die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb der in Anhang I aufgeführten Luftfahrzeuge zu unterstützen.

(5) Abweichend von den Artikeln 55 und 56 dieser Verordnung gelten die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 weiterhin, bis die in Artikel 58 dieser Verordnung genannten delegierten Rechtsakte und die in Artikel 57 dieser Verordnung genannten Durchführungsrechtsakte in Kraft treten.

(6) Die Mitgliedstaaten müssen bestehende bilaterale Vereinbarungen, die sie in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen mit Drittländern geschlossen haben, so bald wie möglich nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung und jedenfalls vor dem 12. September 2021 kündigen oder anpassen.

Artikel 141

Inkrafttreten

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

([1]) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

([2]) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

([3]) Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

([4]) 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).

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

Geschehen zu Straßburg am 4. Juli 2018.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Die Präsidentin*
A. TAJANI	K. EDTSTADLER

ANHANG I

Luftfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d

1. Kategorien bemannter Luftfahrzeuge, auf die diese Verordnung keine Anwendung findet:

a) historische Luftfahrzeuge, die folgende Kriterien erfüllen:

i) Luftfahrzeuge,

— deren ursprüngliche Konstruktion vor dem 1. Januar 1955 festgelegt wurde und

— deren Produktion vor dem 1. Januar 1975 eingestellt wurde,

oder

ii) Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung

— aufgrund der Teilnahme an einem bemerkenswerten historischen Ereignis,

— als wichtiger Schritt in der Entwicklung der Luftfahrt oder

— aufgrund einer wichtigen Rolle innerhalb der Streitkräfte eines Mitgliedstaats,

oder

b) speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke konstruierte oder veränderte Luftfahrzeuge, die wahrscheinlich in sehr begrenzten Stückzahlen produziert werden;

c) Luftfahrzeuge einschließlich jener, die als Bausätze geliefert werden, wenn die Fertigungs- und Montageaufgaben zu mindestens 51 % von einem Amateur oder einer Amateurvereinigung ohne Gewinnzweck für den Eigengebrauch ohne jegliche gewerbliche Absicht wahrgenommen werden;

d) militärisch genutzte Luftfahrzeuge, sofern es sich nicht um Muster handelt, für die eine Musterbauart von der Agentur festgelegt wurde;

e) Flächenflugzeuge mit einer messbaren Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS (Calibrated Air Speed — berichtigte Fluggeschwindigkeit), Hubschrauber, Motorgleitschirme, Segelflugzeuge und Motorsegler mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedstaaten erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als

	Flächenflugzeug/Hubschrauber/Motorgleitschirm/Motorsegler	Segelflugzeuge	Amphibien- oder Schwimmerflugzeug/-hubschrauber	An der Zelle montiertes Fallschirm-Gesamtrettungssystem
einsitziges Flugzeug	300 kg MTOM	25 kg MTOM	30 kg MTOM zusätzlich	15 kg MTOM zusätzlich
zweisitziges Flugzeug	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg MTOM zusätzlich	25 kg MTOM zusätzlich

Wird ein Amphibien- oder Schwimmerflugzeug/-hubschrauber sowohl als Schwimmerflugzeug/-hubschrauber als auch als Landflugzeug/-hubschrauber eingesetzt, so darf der jeweilige MTOM-Grenzwert nicht überschritten werden.

f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 600 kg;

g) Nachbildungen von Luftfahrzeugen gemäß Buchstabe a oder d, deren Konstruktion dem Original-Luftfahrzeug ähnlich ist;

h) Ballone und Luftschiffe mit einem oder zwei Plätzen und einem bauartbedingten maximalen Volumen von höchstens 1 200 m^3 im Fall von Heißluft und 400 m^3 im Fall anderer Traggase;

i) sonstige bemannte Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse (einschließlich Kraftstoff) von nicht mehr als 70 kg.

2. Zudem findet die Verordnung keine Anwendung auf

a) gefesselte Luftfahrzeuge ohne Antriebssystem, wenn die Seillänge höchstens 50 m beträgt und

i) die MTOM des Luftfahrzeugs einschließlich seiner Nutzlast weniger als 25 kg beträgt, oder

ii) im Fall von Luftfahrzeugen leichter als Luft, wenn das bauartbedingte maximale Volumen des Luftfahrzeugs weniger als 40 m^3 beträgt;

b) gefesselte Luftfahrzeuge mit einer MTOM von höchstens 1 kg.

ANHANG II

Grundlegende Anforderungen an die Lufttüchtigkeit

1. INTEGRITÄT DES ERZEUGNISSES

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

1.1. Tragende Teile und Werkstoffe

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Antrieb

1.2.1. Die Integrität des Antriebssystems (d. h. des Triebwerks und gegebenenfalls des Propellers) muss über den gesamten Betriebsbereich des Antriebssystems und in ausreichendem Maße darüber hinaus während der Betriebslebensdauer des Antriebssystems nachweislich sichergestellt sein; dabei ist die Rolle des Antriebsystems im allgemeinen Sicherheitskonzept für das Luftfahrzeug zu berücksichtigen.

1.2.2. Das Antriebssystem muss innerhalb der angegebenen Grenzen und unter Berücksichtigung von Umweltauswirkungen und -bedingungen den geforderten Schub oder die geforderte Leistung unter allen erforderlichen Flugbedingungen erbringen.

1.2.3. Herstellungsverfahren und Werkstoffe, die beim Bau des Antriebssystems zum Einsatz kommen, müssen ein bekanntes und reproduzierbares konstruktives Verhalten aufweisen. Durch das Betriebsumfeld bedingte Änderungen der Leistungskennwerte der Werkstoffe müssen berücksichtigt werden.

1.2.4. Die Auswirkungen zyklischer Belastung, Beeinträchtigungen durch Umwelt- und Betriebseinflüsse und daraus resultierende mögliche Ausfälle von Teilen dürfen nicht dazu führen, dass die Integrität des Antriebssystems unter ein annehmbares Niveau abfällt. Alle erforderlichen Anweisungen, die die fortdauernde Lufttüchtigkeit in dieser Hinsicht gewährleisten, sind bekannt zu machen.

1.2.5. Alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Anforderungen an die sichere und ordnungsgemäße Verbindung zwischen dem Antriebssystem und dem Luftfahrzeug sind bekannt zu machen.

1.3. Systeme und Ausrüstung (andere als nicht eingebaute Ausrüstung)

1.3.1. Das Luftfahrzeug darf keine konstruktiven Eigenschaften oder Einzelheiten aufweisen, die erfahrungsgemäß gefährlich sind.

1.3.2. Das Luftfahrzeug und alle Systeme und Ausrüstungen, die für die Bewertung der Musterbauart oder aufgrund von Betriebsvorschriften erforderlich sind, müssen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen über den gesamten Betriebsbereich des Luftfahrzeugs und in hinreichendem Maße darüber hinaus bestimmungsgemäß funktionieren, wobei dem Betriebsumfeld des Systems oder der Ausrüstung gebührend Rechnung zu tragen ist. Andere Systeme oder Ausrüstungen, die für die Musterzulassung oder aufgrund von Betriebsvorschriften nicht erforderlich sind, dürfen — auch im Falle einer Fehlfunktion — die Sicherheit nicht verringern und das ordnungsgemäße Funktionieren anderer Systeme oder Ausrüstungen nicht beeinträchtigen. Systeme und Ausrüstungen müssen ohne außergewöhnliche Fähigkeiten mit normalem Kraftaufwand bedienbar sein.

1.3.3. Systeme und Ausrüstungen von Luftfahrzeugen müssen sowohl einzeln als auch in Beziehung zueinander so konstruiert sein, dass ein einzelner Ausfall, bei dem nicht nachgewiesen wurde, dass er äußerst unwahrscheinlich ist, nicht zu einem verhängnisvollen Totalausfall führen kann, und die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls muss umgekehrt proportional zur Schwere seiner Auswirkungen auf das Luftfahrzeug und seine Insassen sein. In Bezug auf das genannte Einzelausfall-Kriterium wird anerkannt, dass hinsichtlich der Größe und der allgemeinen Auslegung des Luftfahrzeugs eine angemessene Toleranz vorzusehen ist und dass dies möglicherweise dazu führt, dass einige Teile und Systeme von Hubschraubern und Kleinflugzeugen dieses Einzelausfall-Kriterium nicht erfüllen können.

1.3.4. Für die sichere Durchführung des Fluges erforderliche Informationen und Informationen über unsichere Zustände müssen der Besatzung oder gegebenenfalls dem Instandhaltungspersonal deutlich, kohärent und unzweideutig mitgeteilt werden. Systeme, Ausrüstungen und Steuerungs- und Kontrolleinrichtungen, einschließlich optischer und akustischer Signaleinrichtungen, müssen so konstruiert und angeordnet sein, dass Fehler, die zum Entstehen von Gefahren beitragen könnten, minimiert werden.

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

1.4. Nicht eingebaute Ausrüstung

1.4.1. Nicht eingebaute Ausrüstung muss ihre Sicherheitsfunktion oder sicherheitsrelevante Funktion unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen bestimmungsgemäß erfüllen, soweit diese Funktion nicht auch auf andere Weise erfüllt werden kann.

1.4.2. Nicht eingebaute Ausrüstung muss ohne außergewöhnliche Fähigkeiten mit normalem Kraftaufwand bedienbar sein.

1.4.3. Nicht eingebaute Ausrüstung darf — auch im Falle einer Fehlfunktion — die Sicherheit nicht verringern und das ordnungsgemäße Funktionieren anderer Systeme, Ausrüstungen oder Geräte nicht beeinträchtigen.

1.5. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

1.5.1. Alle benötigten Dokumente, einschließlich der Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, sind zu erstellen und bereitzustellen, um zu gewährleisten, dass der Lufttüchtigkeitsstandard des Luftfahrzeugmusters und aller zugehörigen Teile über die gesamte Betriebslebensdauer des Luftfahrzeugs aufrechterhalten wird.

1.5.2. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um die Inspektion, die Einstellung, das Schmieren, den Ausbau oder den Austausch von Teilen und nicht eingebauten Ausrüstungen zu ermöglichen, soweit dies für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlich ist.

1.5.3. Die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind — je nach Informationsumfang — in Form eines oder mehrerer Handbücher zu erteilen. Die Handbücher müssen Anweisungen für Instandhaltung und Instandsetzung, Angaben zu Wartungsarbeiten sowie Verfahrensanweisungen für die Fehlerbehebung und Inspektion enthalten und in einem praktisch handhabbaren Format ausgeführt werden.

1.5.4. Die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit müssen Angaben zur Beschränkung der Lufttüchtigkeit enthalten, in denen jeweils verbindliche Austauschfristen, Inspektionsintervalle und entsprechende Verfahrensanweisungen für die Inspektion festgelegt werden.

2. AUF DIE LUFTTÜCHTIGKEIT BEZOGENE ASPEKTE DES BETRIEBS DER ERZEUGNISSE

2.1. Die folgenden Voraussetzungen müssen nachweislich gegeben sein, damit während des Betriebs des Erzeugnisses die Sicherheit der Personen an Bord oder am Boden gewährleistet ist:

a) Die Betriebsarten, für die das Luftfahrzeug zugelassen ist, müssen festgelegt sein; ebenso müssen für den sicheren Betrieb notwendige Beschränkungen und Angaben, einschließlich Umweltbeschränkungen und Leistungsangaben, festgelegt sein;

b) Das Luftfahrzeug muss unter allen vorgesehenen Betriebsbedingungen, auch nach Ausfall eines oder gegebenenfalls mehrerer Antriebssysteme, unter Berücksichtigung der Größe und der Auslegung des Luftfahrzeugs sicher steuerbar und manövrierbar sein. Der Muskelkraft des Piloten, der Flugdeckumgebung, der Arbeitsbelastung des Piloten und anderen menschlichen Faktoren sowie der Flugphase und der Flugdauer ist gebührend Rechnung zu tragen;

c) Es muss möglich sein, reibungslos von einer Flugphase in eine andere überzugehen, ohne dass unter den wahrscheinlichen Betriebsbedingungen in außergewöhnlichem Maß Flugfähigkeiten, Wachsamkeit, Muskelkraft oder Arbeitsaufwand erforderlich sind;

d) Die Stabilität des Luftfahrzeugs muss so beschaffen sein, dass die an den Piloten gestellten Anforderungen unter Berücksichtigung der Flugphase und der Flugdauer nicht übermäßig sind;

e) Es sind Verfahrensanweisungen für Normalbetrieb, Ausfallzustände und Notfallsituationen zu erstellen;

f) Es müssen dem Luftfahrzeugsmuster angepasste Warnvorrichtungen oder andere Präventionsvorkehrungen, die ein Überschreiten des normalen Flugleistungsbereichs verhindern sollen, vorhanden sein;

g) Die Eigenschaften des Luftfahrzeugs und seiner Systeme müssen ein sicheres Beenden von Grenzflugzuständen, die möglicherweise erreicht werden, gestatten.

2.2. Die Angaben zu Betriebsgrenzen und andere Informationen, die für den sicheren Betrieb erforderlich sind, müssen den Besatzungsmitgliedern zugänglich gemacht werden.

2.3. Der Betrieb von Erzeugnissen muss vor Gefahren durch widrige äußere oder innere Einflüsse, einschließlich Umwelteinflüssen, geschützt werden.

a) Insbesondere darf je nach Art des Betriebs die während des Betriebs des Erzeugnisses begründet zu erwartende Einwirkung von Phänomenen wie schlechtes Wetter, Blitzschlag, Vogelschlag, hochfrequente Strahlungsfelder, Ozon usw. unter Berücksichtigung der Größe und der Auslegung des Luftfahrzeugs zu keinem unsicheren Zustand führen;

b) Die Fluggasträume müssen für die Fluggäste entsprechend der Betriebsart und unter Berücksichtigung der Größe und der Auslegung des Luftfahrzeugs angemessene Beförderungsbedingungen und einen ausreichenden Schutz vor allen erwarteten Gefahren im Flugbetrieb oder bei Notfallsituationen, einschließlich Feuer, Rauch und giftige Gase sowie Gefahren aufgrund eines plötzlichen Druckabfalls, schaffen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um den Insassen im Falle einer Notlandung oder Notwasserung nach vernünftigem Ermessen die Möglichkeit zu eröffnen, schwere Verletzungen zu vermeiden und das Luftfahrzeug zügig zu verlassen, und um sie vor den Auswirkungen der Verzögerungskräfte zu schützen. Es müssen klare und unzweideutige Zeichen oder Durchsagen vorgesehen werden, um den Insassen erforderlichenfalls Anweisungen über angemessenes sicheres Verhalten und die Lage und ordnungsgemäße Verwendung von Sicherheitsausrüstung erteilen zu können. Die erforderliche Sicherheitsausrüstung muss schnell zugänglich sein;

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

3. ORGANISATIONEN (EINSCHLIESSLICH NATÜRLICHER PERSONEN, DIE IM RAHMEN DES ENTWURFS, DER HERSTELLUNG, DER LEITUNGSAUFGABEN ZUR AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT ODER DER INSTANDHALTUNG TÄTIG WERDEN)

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

a) Die Organisation verfügt über alle für das Arbeitsspektrum erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich festgelegte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen;

b) Sie führt entsprechend der durchgeführten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, bewältigt Sicherheitsrisiken und strebt die fortlaufende Verbesserung dieses Systems an;

c) Die Organisation trifft Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, soweit dies erforderlich ist, um die fortdauernde Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit zu gewährleisten;

d) Die Organisation richtet ein System zur Meldung von Ereignissen ein, das Teil des Managementsystems nach Buchstabe b und der Vereinbarungen nach Buchstabe c ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Das System zur Meldung von Ereignissen muss mit dem geltenden Unionsrecht in Einklang stehen.

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

3.3. Natürliche Personen, die im Rahmen der Instandhaltung tätig werden, müssen ein Maß an theoretischen Kenntnissen, praktischen Fertigkeiten und Erfahrung erwerben und aufrechterhalten, das in einem angemessenen Verhältnis zur Art der Tätigkeit steht.

ANHANG III

Grundlegende Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen

1. Die Erzeugnisse müssen so konstruiert sein, dass Lärm soweit wie möglich minimiert wird, wobei Absatz 4 zu berücksichtigen ist.

2. Die Erzeugnisse müssen so emissionsarm wie möglich konstruiert sein, wobei Absatz 4 zu berücksichtigen ist.

3. Die Erzeugnisse müssen so konstruiert sein, dass die durch Verdampfung oder Austreten von Flüssigkeiten entstehenden Emissionen minimiert werden, wobei Absatz 4 zu berücksichtigen ist.

4. Etwaige Kompromisse zwischen konstruktiven Maßnahmen zur Minimierung von Lärm, Emissionen verschiedener Art und des Austretens von Flüssigkeiten sind zu berücksichtigen.

5. Bei der Minimierung von Lärm und Emissionen ist das gesamte Spektrum normaler Betriebsbedingungen und geografischer Gebiete zu berücksichtigen, in denen der Lärm und die Emissionen von Luftfahrzeugen problematisch sind.

6. Die aus Gründen des Umweltschutzes erforderlichen Luftfahrzeugsysteme und -ausrüstungen müssen so konstruiert, hergestellt und instand gehalten werden, dass sie unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen bestimmungsgemäß funktionieren. Ihre Zuverlässigkeit muss ihrer beabsichtigten Auswirkung auf die Umweltverträglichkeit des Erzeugnisses angemessen sein.

7. Etwaige Anweisungen, Verfahren, Mittel, Handbücher, Beschränkungen und Inspektionen, die erforderlich sind, um die fortdauernde Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen durch ein Luftfahrterzeugnis zu gewährleisten, müssen in einer klar verständlichen Weise festgelegt und den vorgesehenen Nutzern mitgeteilt werden.

8. Die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von Luftfahrterzeugnissen befassten Organisationen müssen

   a) über alle erforderlichen Mittel verfügen, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen durch ein Luftfahrterzeugnis zu gewährleisten; und

   b) erforderlichenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen treffen, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen durch ein Luftfahrterzeugnis zu gewährleisten.

ANHANG IV

Grundlegende Anforderungen an das fliegende Personal

1. PILOTENAUSBILDUNG

1.1. Allgemeines

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

1.2. Theoretische Kenntnisse

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

a) Luftrecht;

b) allgemeine Luftfahrzeugkunde;

c) technische Fragen im Zusammenhang mit der Luftfahrzeugkategorie;

d) Flugleistung und Flugplanung;

e) menschliches Leistungsvermögen und dessen Grenzen;

f) Meteorologie;

g) Navigation;

h) betriebliche Verfahren einschließlich Ressourcenmanagement;

i) Grundlagen des Fliegens;

j) Kommunikation; und

k) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern.

1.3. Nachweis und Aufrechterhaltung theoretischer Kenntnisse

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

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

1.4. Praktische Fertigkeiten

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

a) Flugvorbereitung und -durchführung, einschließlich Luftfahrzeugleistung, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Wartung des Luftfahrzeugs, Kraftstoff-/Energieplanung, Wetterbeurteilung, Streckenplanung, Luftraumbeschränkungen und Verfügbarkeit der Start- und Landebahn;

b) Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren;

c) Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen;

d) Führen des Luftfahrzeugs nach Sichtmerkmalen;

e) Flugmanöver, einschließlich kritischer Situationen und damit zusammenhängender „Upset"-Manöver, soweit technisch durchführbar;

f) Starts und Landungen mit und ohne Seitenwind;

g) Führen des Luftfahrzeugs ausschließlich nach Instrumenten, entsprechend der Art der Tätigkeit;

h) Betriebsverfahren, einschließlich Teamfähigkeit und Ressourcenmanagement, je nach Art des Betriebs (Alleinbetrieb oder Flugbesatzung mit mehreren Mitgliedern);

i) Navigation und Anwendung der Luftverkehrsregeln und verwandter Verfahren nach Sichtmerkmalen oder unter Einsatz von Navigationshilfen;

j) außergewöhnliche und Notverfahren, einschließlich simulierter Ausfälle der Luftfahrzeugausrüstung;

k) Einhaltung von Flugverkehrs- und Sprechfunkverkehrsverfahren;

l) Besonderheiten der Luftfahrzeugmuster oder Luftfahrzeugklassen;

m) zusätzliche Schulung praktischer Fertigkeiten, die gegebenenfalls zur Minderung der Risiken bei bestimmten Tätigkeiten erforderlich sind, und

n) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern; dabei sind geeignete Bewertungsmethoden in Verbindung mit der Bewertung der technischen Fertigkeiten anzuwenden.

1.5. Nachweis und Aufrechterhaltung praktischer Fertigkeiten

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

a) Führen des Luftfahrzeugs innerhalb seiner Betriebsgrenzen;

b) gutes Urteilsvermögen und ordnungsgemäße Flugzeugführung;

c) Anwendung der Luftfahrtkenntnisse;

d) Beherrschung des Luftfahrzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers gewährleistet ist, und

e) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern; dabei sind geeignete Bewertungsmethoden in Verbindung mit der Bewertung der technischen Fertigkeiten anzuwenden.

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

1.6. Sprachkenntnisse

Ein Pilot muss über Sprachkenntnisse auf einem Niveau verfügen, das den im Luftfahrzeug ausgeführten Aufgaben entspricht. Diese Kenntnisse umfassen Folgendes:

a) Fähigkeit zum Verstehen von Wetterinformationsunterlagen;

b) Benutzung von Strecken-, An- und Abflugkarten und zugehörigen luftfahrttechnischen Informationsunterlagen und

c) Fähigkeit zur Verständigung mit anderen Flugbesatzungsmitgliedern und Flugsicherungsdiensten in allen Flugphasen einschließlich Flugvorbereitung in der Sprache, die für den Funkverkehr im Zusammenhang mit dem Flug verwendet wird.

1.7. Flugsimulationsübungsgeräte

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

1.8. Ausbildungslehrgang

1.8.1. Die Ausbildung muss in Form eines Ausbildungslehrgangs erfolgen.

1.8.2. Ein Ausbildungslehrgang muss folgende Bedingungen erfüllen:

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

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

1.9. Lehrberechtigte

1.9.1. Theoretische Ausbildung

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

a) über geeignete Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet verfügen und

b) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können.

1.9.2. Flugpraktische Ausbildung und Ausbildung an Flugsimulatoren

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

a) die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen besitzen,

b) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können;

c) über Erfahrungen in der Vermittlung der Flugmanöver und -verfahren verfügen, für die die flugpraktische Ausbildung erfolgen soll;

d) nachweislich über die Lehrfähigkeit in den entsprechenden flugpraktischen Bereichen verfügen, einschließlich Flugvor- und -nachbereitung sowie Unterricht in Schulungsräumen, und

e) regelmäßig an Auffrischungsschulungen teilnehmen, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten immer auf dem neuesten Stand sind.

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

1.10. Prüfer

Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Piloten verantwortliche Personen müssen

a) die Anforderungen für Fluglehrer oder für Lehrer für Flugsimulatoren erfüllen und

b) befähigt sein, die Leistung eines Piloten zu beurteilen und Flugprüfungen und Kontrollen durchzuführen.

2. ERFORDERLICHE ERFAHRUNG — PILOTEN

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

3. FLUGMEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT — PILOTEN

3.1. Medizinische Kriterien

3.1.1. Alle Piloten müssen in regelmäßigen Abständen ihre flugmedizinische Tauglichkeit für die zufriedenstellende 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 werden.

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

a) die zum Führen eines Luftfahrzeugs notwendigen Aufgaben auszuführen;

b) die ihm zugewiesenen Aufgaben jederzeit zu erfüllen oder

c) seine Umgebung richtig wahrzunehmen.

3.1.2. Wird die flugmedizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen, so dürfen Minderungsmaßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Flugsicherheit gewährleisten.

3.2. Flugmedizinische Sachverständige

Ein flugmedizinischer Sachverständiger muss

a) die Befähigung und Approbation als Arzt besitzen;

b) eine flugärztliche Ausbildung haben und regelmäßig an Auffrischungskursen in Flugmedizin teilnehmen, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind, und

c) über praktische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Bedingungen verfügen, unter denen Piloten ihre Aufgaben erfüllen.

3.3. Flugmedizinische Zentren

Flugmedizinische Zentren müssen folgende Bedingungen erfüllen:

a) Sie müssen über alle Mittel verfügen, die für das mit ihren Rechten verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich festgelegte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen;

b) sie führen entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhalten es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten, und

c) sie treffen gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten.

4. FLUGBEGLEITER

4.1. Allgemeines

Flugbegleiter müssen

a) regelmäßig geschult und geprüft werden, damit sie eine angemessene Befähigung zur Ausführung der ihnen zugewiesenen Sicherheitsaufgaben erlangen und aufrechterhalten, und

b) in regelmäßigen Abständen auf ihre flugmedizinische Tauglichkeit zur sicheren Ausführung ihrer Sicherheitsaufgaben hin untersucht werden. Die Erfüllung der Anforderungen ist durch eine geeignete Beurteilung auf der Grundlage der besten flugmedizinischen Praxis nachzuweisen.

4.2. Ausbildungslehrgang

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

4.2.2. Ein Ausbildungslehrgang muss folgende Bedingungen erfüllen:

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

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

4.3. Lehrberechtigte für Flugbegleiter

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

a) über geeignete Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet verfügen;

b) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können und

c) regelmäßig an Auffrischungsschulungen teilnehmen, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten immer auf dem neuesten Stand sind.

4.4. Prüfer für Flugbegleiter

Für die Prüfung von Flugbegleitern verantwortliche Personen müssen

a) die Anforderungen für Lehrberechtigte für Flugbegleiter erfüllen und

b) befähigt sein, die Leistung von Flugbegleitern zu beurteilen und Prüfungen durchzuführen.

5. AUSBILDUNGSEINRICHTUNGEN

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

a) Sie muss über alle Mittel verfügen, die für das mit ihrer Tätigkeit verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich festgelegte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen;

b) sie führt entsprechend der vermittelten Ausbildung und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken einschließlich Risiken im Zusammenhang mit der Verschlechterung der Ausbildungsstandards zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten, und

c) sie trifft gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten.

ANHANG V

Grundlegende Anforderungen an den Flugbetrieb

1. ALLGEMEINES

1.1. Ein Flug darf nur dann durchgeführt werden, wenn die Besatzungsmitglieder und gegebenenfalls das gesamte sonstige an der Vorbereitung und Durchführung des Fluges beteiligte Betriebspersonal mit den anwendbaren Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten.

1.2. Ein Flug muss so durchgeführt werden, dass die im Flughandbuch oder erforderlichenfalls im Betriebshandbuch spezifizierten Betriebsverfahren für die Vorbereitung und Durchführung des Fluges befolgt werden.

1.3. Vor jedem Flug sind die Aufgaben und Pflichten jedes Besatzungsmitglieds festzulegen. Der Kommandant ist für den Betrieb und die Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie für die Sicherheit aller an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtstücke verantwortlich.

1.4. Gegenstände oder Stoffe, die eine wesentliche Gefährdung für die Gesundheit, die Sicherheit, Sachwerte oder die Umwelt darstellen können, wie zum Beispiel gefährliche Güter, Waffen und Munition, dürfen in keinem Luftfahrzeug mitgeführt werden, sofern nicht besondere Sicherheitsvorkehrungen und -anweisungen zur Minderung der damit verbundenen Risiken zur Anwendung kommen.

1.5. Alle Daten, Dokumente, Unterlagen und Informationen, die zur Aufzeichnung der Einhaltung der in Abschnitt 5.3 genannten Bedingungen benötigt werden, sind für jeden Flug aufzubewahren, gegen unbefugte Änderungen zu schützen und für einen der Art des Betriebs angemessenen Mindestzeitraum zur Verfügung zu halten.

2. FLUGVORBEREITUNG

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

a) Für die Durchführung des Fluges sind unter Berücksichtigung der vorhandenen AIS-Unterlagen des Flugberatungsdienstes (Aeronautical Information Services) alle geeigneten Einrichtungen vorhanden, die unmittelbar für den Flug und für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind, einschließlich Sprechfunkeinrichtungen und Navigationshilfen;

b) Die Besatzung muss mit der Unterbringung und dem Gebrauch der jeweiligen Notausrüstung vertraut sein, und die Fluggäste müssen darüber unterrichtet sein. Der Besatzung und den Fluggästen müssen ausreichende Informationen zu Notverfahren und zum Gebrauch der Sicherheitsausrüstung in der Kabine mit Bezug zu dem jeweiligen Flugbetrieb und zu den besonderen Merkmalen der eingebauten Ausrüstung bereitgestellt werden;

c) Der Kommandant muss sich davon 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 oder gleichwertigen Dokumenten keine Ausnahme vorgesehen ist;

   iv) die Masse des Luftfahrzeugs und die Schwerpunktlage so sind, dass der Flug innerhalb der in den Lufttüchtigkeitsunterlagen vorgeschriebenen Grenzen durchgeführt werden kann;

   v) das gesamte Handgepäck, das gesamte aufgegebene Gepäck und die gesamte Fracht ordnungsgemäß verteilt und gesichert sind; und

   vi) die in Abschnitt 4 genannten Betriebsgrenzen des Luftfahrzeuges während des Fluges zu keiner Zeit überschritten werden;

d) Die Flugbesatzung muss über Informationen zu den Wetterbedingungen am Startflugplatz, am Bestimmungsflugplatz und gegebenenfalls an Ausweichflugplätzen sowie entlang der Flugstrecke verfügen. Besondere Aufmerksamkeit ist potenziell gefährlichen atmosphärischen Bedingungen zu schenken;

e) Es sind geeignete Minderungsmaßnahmen oder Notfallpläne festzulegen, um für potenziell gefährliche atmosphärische Bedingungen, die während des Fluges zu erwarten sind, gewappnet zu sein;

f) Für einen Flug nach Sichtflugregeln müssen die Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke eine Einhaltung dieser Flugregeln ermöglichen. Für einen Flug nach Instrumentenflugregeln müssen ein Bestimmungsflugplatz und gegebenenfalls ein oder mehrere Ausweichflugplätze ausgewählt werden, auf denen das Luftfahrzeug landen kann, und zwar unter besonderer Berücksichtigung der Wettervorhersagen, der Verfügbarkeit von Flugsicherungsdiensten, der Verfügbarkeit von Bodeneinrichtungen sowie der Instrumentenflugverfahren, die von dem Staat zugelassen sind, in dem sich der Bestimmungs- und/oder Ausweichflugplatz befindet;

g) Die an Bord mitgeführte Menge an Kraftstoff/Energie für den Antrieb und an Verbrauchsgütern muss ausreichen, um den beabsichtigten Flug sicher durchführen zu können, wobei die Wetterbedingungen, etwaige die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussende Elemente sowie erwartete Verzögerungen während des Fluges zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus muss für unvorhergesehenen Mehrverbrauch eine Reserve an Kraftstoff/Energie mitgeführt werden. Gegebenenfalls sind Verfahren für das Kraftstoff-/Energiemanagement während des Fluges festzulegen.

3. FLUGBETRIEB

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

a) Je nach Luftfahrzeugmuster muss jedes Besatzungsmitglied bei Start und Landung, und wenn es der Kommandant aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, auf seinem Platz sitzen und mit dem vorhandenen Rückhaltesystem angeschnallt sein;

b) Je nach Luftfahrzeugmuster müssen alle vorgeschriebenen Flugbesatzungsmitglieder mit angelegtem Sicherheitsgurt auf ihrem Platz verbleiben, es sei denn, eine Abwesenheit ist während des Fluges aus physiologischen oder betrieblichen Gründen erforderlich;

c) Je nach Luftfahrzeugmuster und je nach Betriebsart muss der Kommandant bei Start und Landung, während des Rollens und wenn er es aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, dafür sorgen, dass jeder Fluggast auf seinem Platz sitzt und ordnungsgemäß gesichert ist;

d) Ein Flug ist so durchzuführen, dass in allen Flugphasen ein ausreichender Abstand zu anderen Luftfahrzeugen aufrechterhalten wird und eine angemessene Hindernisfreiheit sichergestellt ist. Dieser Abstand muss mindestens der in den geltenden Luftverkehrsregeln festgelegten Staffelung entsprechen und der Betriebsart angemessen sein;

e) Ein Flug darf nur dann fortgesetzt werden, wenn die bekannten Bedingungen weiterhin mindestens den in Abschnitt 2 genannten Bedingungen entsprechen. Bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln darf zudem ein Anflug auf einen Flugplatz unterhalb bestimmter Höhen oder über eine bestimmte Position hinaus nicht fortgesetzt werden, wenn die vorgeschriebenen Sichtkriterien nicht erfüllt sind;

f) Bei einem Notfall muss der Kommandant dafür sorgen, dass alle Fluggäste den Umständen entsprechende Notanweisungen erhalten;

g) Der Kommandant muss alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Folgen eines störenden Verhaltens von Fluggästen für den Flug auf ein Mindestmaß zu begrenzen;

h) Ein Luftfahrzeug darf nur dann auf dem Roll- und Vorfeld eines Flugplatzes gerollt werden bzw. sein Rotor darf nur dann laufen, wenn die das Luftfahrzeug führende Person ausreichend befugt ist;

i) Die vorgeschriebenen Verfahren für das Kraftstoff-/Energiemanagement während des Fluges sind gegebenenfalls anzuwenden;

4. LUFTFAHRZEUGLEISTUNG UND BETRIEBSGRENZEN

4.1. Ein Luftfahrzeug muss in Übereinstimmung mit seinen Lufttüchtigkeitsunterlagen und allen damit zusammenhängenden Betriebsverfahren und Betriebsgrenzen, wie sie im genehmigten Flughandbuch oder gleichwertigen Unterlagen aufgeführt sind, betrieben werden. Das Flughandbuch oder gleichwertige Unterlagen müssen der Besatzung zur Verfügung stehen und für jedes Luftfahrzeug auf dem aktuellen Stand gehalten werden.

4.2. Unbeschadet des Abschnitts 4.1 kann bei Hubschrauberflügen ein vorübergehender Flug außerhalb der Geschwindigkeits-/Höhen-Betriebsgrenzen gestattet werden, wenn die Sicherheit gewährleistet ist.

4.3. Das Luftfahrzeug muss in Übereinstimmung mit den geltenden Umweltschutzvorschriften betrieben werden.

4.4. Ein Flug darf nur dann angetreten oder fortgesetzt werden, wenn bei der geplanten Betriebsmasse und unter Berücksichtigung sämtlicher Faktoren, die die Leistung des Luftfahrzeugs wesentlich beeinflussen, die für das Luftfahrzeug geplante Leistung die Durchführung aller Flugphasen innerhalb der entsprechenden Entfernungen/Gebiete und Hindernisfreiheiten zulässt. Zu den Leistungsfaktoren, die Start, Reiseflug und Landeanflug/Landung wesentlich beeinflussen, zählen insbesondere

a) Betriebsverfahren;

b) Druckhöhe am Flugplatz;

c) Wetterbedingungen (Temperatur, Wind, Niederschlag und Sichtweite);

d) Größe, Neigung und Zustand des Start-/Landebereichs; und

e) Zustand der Zelle, der Triebwerke oder der Bordanlagen unter Berücksichtigung möglicher Defekte.

4.5. Diese Faktoren sind direkt als Betriebsparameter oder indirekt durch Toleranzen oder Spannen zu berücksichtigen, die bei der Planung von Leistungsdaten je nach Betriebsart bereitgestellt werden.

5. INSTRUMENTE, DATEN UND AUSRÜSTUNG

5.1. Ein Luftfahrzeug muss unter Berücksichtigung der für die jeweilige Flugphase geltenden Luftverkehrsregeln und Luftverkehrsvorschriften mit allen für den beabsichtigten Flug notwendigen Navigations-, Kommunikations- und sonstiger Ausrüstung ausgestattet sein.

5.2. Gegebenenfalls muss ein Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der mit den Fluggebieten, den zu fliegenden Strecken, der Flughöhe und der Flugdauer verbundenen Risiken mit aller erforderlicher medizinischer Ausrüstung sowie Sicherheits-, Räumungs- und Überlebensausrüstung ausgestattet sein.

5.3. Alle für die Durchführung des Fluges durch die Besatzung erforderlichen Daten müssen unter Berücksichtigung der geltenden Luftverkehrsvorschriften, Luftverkehrsregeln, Flughöhen und Fluggebiete auf dem neuesten Stand und an Bord des Luftfahrzeugs verfügbar sein.

6. AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT UND DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT VON ERZEUGNISSEN

6.1. Das Luftfahrzeug darf nur dann betrieben werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Luftfahrzeug ist lufttüchtig und weist den für einen sicheren und umweltverträglichen Betrieb erforderlichen Zustand auf;

b) die für den beabsichtigten Flug erforderliche Betriebs- und Notausrüstung ist betriebsbereit;

c) das Lufttüchtigkeitszeugnis und gegebenenfalls das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs ist gültig, und

d) die Instandhaltung des Luftfahrzeugs wurde in Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen durchgeführt.

6.2. Vor jedem Flug oder vor jeder zusammenhängenden Abfolge von Flügen ist durch eine Vorflugkontrolle festzustellen, ob das Luftfahrzeug für den beabsichtigten Flug tauglich ist.

6.3. Das Luftfahrzeug darf nur betrieben werden, wenn es nach der Instandhaltung von entsprechend qualifizierten Personen oder Organisationen zum Betrieb freigegeben wurde. Die Freigabebescheinigung muss insbesondere die wesentlichen Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung enthalten.

6.4. Die Unterlagen zum Nachweis der Lufttüchtigkeit und der Umweltverträglichkeit des Luftfahrzeugs sind für einen Zeitraum aufzubewahren und gegen unbefugte Änderungen zu schützen, der den geltenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit entspricht, bis die darin enthaltenen Informationen durch neue Informationen ersetzt worden sind, die dem Umfang und den Einzelheiten nach gleichwertig sind, mindestens jedoch für eine Dauer von 24 Monaten.

6.5. Alle Änderungen und Reparaturen müssen die grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit und gegebenenfalls die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen erfüllen. Die Nachweisdaten für die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsanforderungen und der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen sind aufzubewahren und gegen unbefugte Änderungen zu schützen.

6.6. Es liegt in der Verantwortung des Luftfahrzeugbetreibers, die Einhaltung seiner Anforderungen an Sicherheit und Gefahrenabwehr durch Dritte, die die Instandhaltung durchführen, zu gewährleisten.

7. BESATZUNGSMITGLIEDER

7.1. Bei der Festlegung der Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung ist Folgendes zu berücksichtigen:

a) die Zertifizierungsbeschränkungen des Luftfahrzeugs, gegebenenfalls einschließlich der entsprechenden Vorführung der Noträumung;

b) die Auslegung des Luftfahrzeugs und

c) die Art und Dauer des Betriebs.

7.2. Der Kommandant muss befugt sein, alle erforderlichen Anweisungen für die Gewährleistung des Betriebs und der Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie der an Bord befindlichen Personen und/oder Sachwerte zu geben und die dafür geeigneten Maßnahmen zu treffen.

7.3. In einem Notfall, der den Betrieb oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs und/oder der Personen an Bord gefährdet, muss der Kommandant alle Maßnahmen ergreifen, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet. Werden dabei örtliche Vorschriften oder Verfahren verletzt, muss der Kommandant für eine entsprechende unverzügliche Mitteilung an die zuständigen örtlichen Behörden sorgen.

7.4. Unbeschadet des Abschnitts 8.12 dürfen in dem Fall, dass weitere Personen an Bord befördert werden, außergewöhnliche oder Notsituationen nur dann simuliert werden, wenn diese Personen vor Antritt des Fluges ordnungsgemäß unterrichtet wurden und sich der damit verbundenen Risiken bewusst sind.

7.5. Ein Besatzungsmitglied darf nicht zulassen, dass die Erfüllung seiner Aufgaben oder seine Entscheidungsfähigkeit aufgrund der Auswirkungen von Müdigkeit — unter Berücksichtigung unter anderem von kumulierter Ermüdung, Schlafmangel, Anzahl der Flugsektoren, Nachtarbeit 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, sodass sie zu Beginn des darauf folgenden Flugdienstzeitraums gut ausgeruht sind.

7.6. Ein Besatzungsmitglied darf den zugeteilten Dienst an Bord eines Luftfahrzeugs nicht antreten, wenn es unter Einwirkung von psychoaktiven Substanzen oder Alkohol steht oder wenn es aufgrund einer Verletzung, Ermüdung, der Wirkung von Medikamenten, einer Erkrankung oder ähnlicher Ursachen dienstuntauglich ist.

8. ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR DEN GEWERBLICHEN LUFTVERKEHR UND ANDERE BETRIEBSARTEN, DIE ZERTIFIZIERUNGS- ODER ERKLÄRUNGSANFORDERUNGEN UNTERLIEGEN UND MIT FLUGZEUGEN, HUBSCHRAUBERN ODER KIPPROTOR-LUFTFAHRZEUGEN DURCHGEFÜHRT WERDEN

8.1. Der Betrieb darf nur erfolgen, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Der Luftfahrzeugbetreiber verfügt entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten über die für den Umfang und das Spektrum des Betriebs erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem Luftfahrzeuge, Einrichtungen, Managementstruktur, Personal, Ausrüstung, Dokumentierung der Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.

b) Der Luftfahrzeugbetreiber setzt nur ausreichend qualifiziertes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für die Besatzungsmitglieder und anderes maßgebliches Personal durch, die erforderlich sind, um die Aktualität ihrer Zulassungen/Zeugnisse, Berechtigungen und Qualifikationen zu gewährleisten.

c) Der Luftfahrzeugbetreiber führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und die fortlaufende Verbesserung dieses Systems anzustreben.

d) Der Luftfahrzeugbetreiber richtet ein System zur Meldung von Ereignissen ein, das Teil des in Buchstabe c genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Das System zur Meldung von Ereignissen muss mit dem geltenden Unionsrecht in Einklang stehen.

8.2. Der Betrieb darf nur gemäß einem Betriebshandbuch des Luftfahrzeugbetreibers erfolgen. Dieses Handbuch muss für sämtliche betriebene Luftfahrzeuge alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren enthalten, die für das Betriebspersonal zur Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich sind. Beschränkungen hinsichtlich Flugzeit, Flugdienstzeiträumen und Ruhezeiten für die Besatzungsmitglieder sind auszuweisen. Das Betriebshandbuch und seine überarbeiteten Fassungen müssen mit dem genehmigten Flughandbuch im Einklang stehen und gegebenenfalls geändert werden.

8.3. Der Luftfahrzeugbetreiber muss gegebenenfalls Verfahren festlegen, um die Folgen eines störenden Verhaltens von Fluggästen für den sicheren Flugbetrieb auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

8.4. Der Luftfahrzeugbetreiber muss an das Luftfahrzeug und die Art des Betriebs angepasste Gefahrenabwehrprogramme erarbeiten und aufrechterhalten, die insbesondere Folgendes umfassen:

a) Sicherheit des Cockpits;

b) Prüfliste zur Durchsuchung des Luftfahrzeugs;

c) Schulungsprogramme und

d) Schutz von elektronischen Systemen und Computersystemen zur Verhinderung von vorsätzlichen und unbeabsichtigten Eingriffen und Verfälschungen.

8.5. Wenn Gefahrenabwehrmaßnahmen die Betriebssicherheit beeinträchtigen können, sind die Risiken zu bewerten und geeignete Verfahren zur Minderung der Sicherheitsrisiken zu entwickeln; dazu ist unter Umständen der Einsatz einer Spezialausrüstung erforderlich.

8.6. Der Luftfahrzeugbetreiber muss einen Piloten aus der Flugbesatzung als Kommandanten benennen.

8.7. Um Ermüdungen zu verhindern, ist ein Ermüdungsmanagementsystem einzurichten. Für einen Flug oder eine Abfolge von Flügen sind im Rahmen dieses Systems die Flugzeit, Flugdienstzeiträume, Dienstzeiträume und angepasste Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Ermüdungsmanagementsystems festgelegten Beschränkungen sind alle wichtigen Faktoren zu berücksichtigen, die zu Ermüdung beitragen, wie insbesondere die Anzahl der Flugsektoren, eine Überschreitung von Zeitzonen, Schlafmangel, die Unterbrechung des Tagesrhythmus, Nachtarbeit, Positionierungsflüge, kumulative Dienstzeit für bestimmte Zeiträume, Aufteilung zugewiesener Aufgaben zwischen Besatzungsmitgliedern sowie auch die Bereitstellung aufgestockter Besatzungen.

8.8. Der Luftfahrzeugbetreiber muss gewährleisten, dass die in Abschnitt 6.1 sowie in den Abschnitten 6.4 und 6.5 aufgeführten Aufgaben von einer für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisation kontrolliert werden, die den Anforderungen von Anhang II Abschnitt 3.1 und von Anhang III Abschnitte 7 und 8 entsprechen muss.

8.9. Der Luftfahrzeugbetreiber muss gewährleisten, dass die aufgrund von Abschnitt 6.3 erforderliche Freigabebescheinigung von einer zur Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung qualifizierten Organisation erteilt wird. Diese Organisation muss den Anforderungen von Anhang II Abschnitt 3.1 entsprechen.

8.10. Die in Abschnitt 8.8 genannte Organisation muss ein Organisationshandbuch erstellen, in dem für den Gebrauch durch das betreffende Personal und dessen Anleitung eine Beschreibung aller Verfahren der Organisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten ist.

8.11. Es 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.

8.12. Außergewöhnliche oder Notsituationen dürfen nicht simuliert werden, wenn sich Fluggäste oder Fracht an Bord befinden.

ANHANG VI

Grundlegende Anforderungen an qualifizierte Stellen

1. Die qualifizierte Stelle, ihr Leiter und das mit Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben betraute Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an Entwurf, Herstellung, Vertrieb oder Instandhaltung der Erzeugnisse, Teile, nicht eingebauten Ausrüstungen, Komponenten oder Systemen oder an deren Betrieb, Leistungserbringung oder Nutzung beteiligt sein. Ein Austausch technischer Informationen zwischen den beteiligten Organisationen und der qualifizierten Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.

   Unterabsatz 1 schließt nicht aus, dass eine mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichtete Organisation für die Akkreditierung als qualifizierte Stelle in Betracht kommt, sofern sie der Akkreditierungsbehörde zufriedenstellend nachweisen kann, dass sie angemessene Vorkehrungen für die Verhinderung von Interessenkonflikten getroffen hat.

2. Die qualifizierte Stelle und das mit den Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben betraute Personal müssen ihre Aufgaben mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und fachlichen Kompetenz wahrnehmen und dürfen keinerlei Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteil und ihre Entscheidungen oder die Ergebnisse ihrer Zertifizierungs- oder Aufsichtsaufgaben beeinträchtigen könnte — insbesondere seitens Personen oder Personengruppen, die von diesen Ergebnissen betroffen sind.

3. Die qualifizierte Stelle muss ausreichendes Personal beschäftigen und über die erforderlichen Mittel verfügen, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit dem Zertifizierungs- und Aufsichtsverfahren verbunden sind, wahrzunehmen. Sie hat auch Zugang zu der Ausrüstung, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt wird.

4. Die mit den Untersuchungen betraute qualifizierte Stelle und ihr Personal müssen über folgende Voraussetzungen verfügen:

   a) gründliche fachliche und berufliche Ausbildung oder ausreichende Fachkenntnisse aufgrund von Erfahrungen aus relevanten Tätigkeiten;

   b) ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihnen durchgeführten Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben und ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet;

   c) nötige Befähigung zur Abfassung der Erklärungen, Unterlagen und Berichte, mit denen die Durchführung der Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben nachgewiesen wird.

5. Die Unparteilichkeit des mit Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben betrauten Personals muss gewährleistet sein. Seine Vergütung darf weder von der Zahl der durchgeführten Untersuchungen noch von deren Ergebnis abhängen.

6. Die qualifizierte Stelle muss haftpflichtversichert sein, sofern nicht ein Mitgliedstaat nach nationalem Recht für die Stelle haftet.

7. Das Personal der qualifizierten Stelle ist hinsichtlich aller Informationen, von denen es in Durchführung seiner Aufgaben gemäß dieser Verordnung Kenntnis erlangt, zur Verschwiegenheit verpflichtet.

ANHANG VII

Grundlegende Anforderungen an Flugplätze

1. PHYSISCHE MERKMALE, INFRASTRUKTUR UND AUSRÜSTUNG

1.1. Roll- und Vorfeld

1.1.1. Ein Flugplatz verfügt über einen ausgewiesenen Bereich für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen, der folgende Bedingungen erfüllt:

a) Die Abmessungen und Merkmale des Start- und Landebereichs werden auf die zur Nutzung der Anlage vorgesehenen Luftfahrzeuge abgestimmt;

b) der Start- und Landebereich weist — wo anwendbar — eine für den ständigen Betrieb der vorgesehenen Luftfahrzeuge ausreichende Tragfähigkeit auf. Bereiche, die nicht für eine ständige Nutzung vorgesehen sind, müssen lediglich das Luftfahrzeug tragen können;

c) der Start- und Landebereich wird so gestaltet, dass Wasser abgeleitet werden kann und sich keine Wasseransammlungen bilden, die eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darstellen können;

d) vom Gefälle und von Gefälleänderungen im Start- und Landebereich dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;

e) die Oberflächeneigenschaften des Start- und Landebereichs sind für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet; und

f) der Start- und Landebereich ist frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann.

1.1.2. Soweit mehrere ausgewiesene Start- und Landebereiche vorhanden sind, werden sie so gestaltet, dass von ihnen keine inakzeptable Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen.

1.1.3. Der ausgewiesene Lande- und Startbereich muss von genau festgelegten Bereichen umgeben sein. Diese Bereiche dienen dem Schutz von Luftfahrzeugen, die diese Bereiche bei Start oder Landung überfliegen, sowie der Abmilderung der Folgen, wenn Luftfahrzeuge zu kurz kommen („undershooting"), seitlich abkommen oder über das Ende des Start- und Landebereichs hinausschießen, und erfüllen folgende Bedingungen:

a) Diese Bereiche werden so gestaltet, dass sie für den vorgesehenen Luftfahrzeugbetrieb geeignet sind;

b) vom Gefälle und von Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;

c) diese Bereiche sind frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass sich in diesen Bereichen Einrichtungen und Ausrüstungen ausreichender Brechbarkeit („frangibility") befinden dürfen, sofern diese zur Unterstützung des Flugbetriebs benötigt werden; und

d) all diese Bereiche verfügen über eine für ihren Bestimmungszweck ausreichende Tragfähigkeit.

1.1.4. Diejenigen Bereiche eines Flugplatzes einschließlich der zugehörigen unmittelbaren Umgebung, die für das Rollen oder Abstellen von Luftfahrzeugen bestimmt sind, werden so gestaltet, dass der sichere Betrieb der Luftfahrzeuge, die die jeweilige Anlage voraussichtlich nutzen werden, unter allen vorgesehenen Umständen gewährleistet ist, und sie erfüllen folgende Bedingungen:

a) Diese Bereiche verfügen über eine für den ständigen Betrieb der vorgesehenen Luftfahrzeuge ausreichende Tragfähigkeit. Ausgenommen sind jene Bereiche, die nur für gelegentliche Nutzung vorgesehen sind und die lediglich das Luftfahrzeug tragen können müssen;

b) diese Bereiche werden so gestaltet, dass Wasser abgeleitet werden kann und sich keine Wasseransammlungen bilden können, die eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darstellen können;

c) vom Gefälle und von Gefälleänderungen in diesen Bereichen dürfen keine inakzeptablen Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen;

d) die Oberflächeneigenschaften dieser Bereiche sind für die Nutzung durch die vorgesehenen Luftfahrzeuge geeignet, und

e) diese Bereiche sind frei von Objekten, von denen eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgehen kann. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass die Ausrüstung, die für den betreffenden Bereich benötigt wird, in gesondert ausgewiesenen Positionen oder Bereichen abgestellt werden darf.

1.1.5. Sonstige Infrastruktureinrichtungen, die von Luftfahrzeugen genutzt werden sollen, werden so gestaltet, dass die Nutzung dieser Infrastrukturen keine inakzeptable Gefahr für die Luftfahrzeuge darstellt, die diese Infrastrukturen nutzen.

1.1.6. Anlagen, Gebäude, Ausrüstungen sowie Lagerbereiche werden so angeordnet und gestaltet, dass von ihnen keine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen ausgeht.

1.1.7. Durch geeignete Maßnahmen wird verhindert, dass unbefugte Personen, unbefugte Fahrzeuge oder Tiere, die groß genug sind, um eine inakzeptable Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darzustellen, auf das Roll- und Vorfeld gelangen; nationale und internationale Tierschutzbestimmungen bleiben von dieser Bestimmung unberührt.

1.2. Hindernisfreiheit

1.2.1. Zum Schutz von Luftfahrzeugen, die sich einem Flugplatz im Landeanflug nähern oder von diesem starten, werden An- und Abflugrouten oder -freiflächen eingerichtet. Diese Routen oder Freiflächen dienen dazu, für Luftfahrzeuge einen ausreichenden hindernisfreien Raum in einem Bereich um den Flugplatz zu schaffen, wobei den physischen Merkmalen vor Ort entsprechend Rechnung zu tragen ist.

1.2.2. Diese Hindernisfreiheit wird auf die Flugphase und die jeweilige Betriebsart abgestimmt. Sie berücksichtigt weiterhin die Ausrüstung, die für die Bestimmung der Position des Luftfahrzeugs verwendet wird.

1.3. Sicherheitsrelevante Flugplatzeinrichtungen einschließlich optischer und nicht-optischer Hilfen

1.3.1. Die eingesetzten Hilfen müssen zweckdienlich und erkennbar sein und allen Benutzern unter sämtlichen vorgesehenen Betriebsbedingungen unmissverständliche Informationen vermitteln.

1.3.2. Sicherheitsrelevante Flugplatzeinrichtungen funktionieren in der unter den vorgesehen Betriebsbedingungen beabsichtigten Form. Unter Betriebsbedingungen oder bei Ausfall gehen von diesen sicherheitsrelevanten Flugplatzeinrichtungen keine inakzeptablen Gefahren für die Luftverkehrssicherheit aus.

1.3.3. Diese Hilfen und ihre Stromversorgung werden so konstruiert, dass es bei einem Ausfall nicht zur Übermittlung fehlerhafter, irreführender oder unvollständiger Informationen an die Benutzer oder zum Ausfall einer wesentlichen Betriebsfunktion kommt.

1.3.4. Durch geeignete Schutzvorrichtungen ist eine Beschädigung oder Störung dieser Hilfen zu vermeiden.

1.3.5. Strahlenquellen oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände dürfen die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme weder stören noch beeinträchtigen.

1.3.6. Die betroffenen Mitarbeiter werden über Betrieb und Nutzung der sicherheitsrelevanten Flugplatzeinrichtungen informiert; diese Informationen enthalten auch eine eindeutige Angabe der Bedingungen, unter denen inakzeptable Gefahren für die Luftverkehrssicherheit entstehen können.

1.4. Flugplatzdaten

1.4.1. Relevante Daten über den Flugplatz und die verfügbaren Dienste werden erfasst und auf dem aktuellen Stand gehalten.

1.4.2. Die Daten müssen präzise, lesbar, vollständig und eindeutig sein. Die Authentizität und angemessene Integrität der Daten ist jederzeit aufrechtzuerhalten.

1.4.3. Die Daten werden den Benutzern und den betreffenden Anbietern von ANS rechtzeitig zur Verfügung gestellt, wobei ein ausreichend sicheres und schnelles Verfahren für die Kommunikation mit den Benutzern angewendet wird.

2. BETRIEB UND VERWALTUNG

2.1. Verantwortlichkeiten des Flugplatzbetreibers

Der Flugplatzbetreiber ist für den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich. Die Verantwortung des Flugplatzbetreibers erstreckt sich auf folgende Aspekte:

a) Der Flugplatzbetreiber verfügt entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten über die notwendigen Mittel für die Gewährleistung eines sicheren Luftfahrzeugbetriebs auf dem Flugplatz. Diese Mittel umfassen, ohne hierauf beschränkt zu sein: Betriebsstätten, Personal, Ausrüstung und Material, Dokumentation der Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe, Zugriff auf relevante Daten und Führung von Aufzeichnungen;

b) der Flugplatzbetreiber überprüft, dass die Anforderungen von Abschnitt 1 jederzeit erfüllt bzw. entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die Gefahren im Zusammenhang mit einer Nichterfüllung der Anforderungen zu mindern. Es werden entsprechende Verfahren festgelegt und angewendet, mit denen sämtliche Benutzer rechtzeitig über diese Maßnahmen unterrichtet werden;

c) der Flugplatzbetreiber führt entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten ein Risikomanagementprogramm für den Umgang mit Wildtieren an Flugplätzen ein und setzt dieses um;

d) der Flugplatzbetreiber gewährleistet entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten, dass die Bewegungen von Fahrzeugen und Personen auf dem Roll- und Vorfeld und in sonstigen Betriebsbereichen mit den Bewegungen von Luftfahrzeugen abgestimmt werden, sodass 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 Wetterbedingungen, schlechten Sichtbedingungen oder gegebenenfalls bei Nacht erstellt und umgesetzt werden;

f) der Flugplatzbetreiber trifft Vereinbarungen mit anderen maßgeblichen Organisationen, durch die die kontinuierliche Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen für Flugplätze gewährleistet wird. Zu diesen Organisationen zählen unter anderem Luftfahrzeugbetreiber, ANS-Anbieter, Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten, AMS-Anbieter und andere Organisationen, deren Tätigkeit oder Produkte die Sicherheit der Luftfahrzeuge beeinflussen können;

g) der Flugplatzbetreiber überprüft, dass Organisationen, die mit der Lagerung von Kraftstoff/Energie für den Antrieb und der Versorgung von Luftfahrzeugen mit Kraftstoff/Energie für den Antrieb befasst sind, über Verfahren verfügen, mit denen gewährleistet wird, dass Luftfahrzeuge mit sauberem Antriebskraftstoff/sauberer Antriebsenergie der richtigen technischen Qualität versorgt werden;

h) Handbücher für den Betrieb und die Wartung der Flugplatzeinrichtungen müssen vorhanden sein und in der Praxis Anwendung finden; diese Handbücher enthalten Anweisungen für Instandhaltung und Instandsetzung, Angaben zu Wartungsarbeiten sowie Verfahrensanweisungen für die Fehlerbehebung und Inspektion;

i) der Flugplatzbetreiber erstellt entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten 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 entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten sicher, dass auf dem Flugplatz geeignete Rettungs- und Feuerlöschdienste vorhanden sind. Diese Dienste müssen in der Lage sein, auf Zwischenfälle oder Unfälle entsprechend schnell zu reagieren, und verfügen zumindest über die erforderlichen Ausrüstungen, Löschmittel und ausreichend Personal;

k) der Flugplatzbetreiber setzt für Tätigkeiten im Betrieb oder der Instandhaltung von Flugplätzen nur ausgebildete und qualifizierte Mitarbeiter ein und führt direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten Schulungs- und Überprüfungsprogramme durch und erhält diese aufrecht, um zu gewährleisten, dass das Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt;

l) der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass Personen, die unbegleiteten Zugang zur Roll- und Vorfeld und zu anderen Betriebsbereichen haben, für diesen Zugang angemessen ausgebildet wurden und über die notwendigen Qualifikationen verfügen;

m) das Personal der Rettungs- und Feuerlöschdienste verfügt über eine entsprechende Ausbildung und die erforderlichen Qualifikationen für den Einsatz im Flugplatzbereich. Der Flugplatzbetreiber führt direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten Aus- und Weiterbildungs- und Überprüfungsprogramme ein und erhält diese aufrecht, um zu gewährleisten, 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 der Art ihrer Tätigkeit zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben in der Lage sind. In diesem Zusammenhang ist unter der medizinischen Tauglichkeit — einschließlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit — zu verstehen, dass die betreffenden Personen an keinen Erkrankungen oder Behinderungen leiden, infolge deren sie möglicherweise außerstande sind,

   — die für den Einsatz in luftfahrttechnischen Notfällen notwendigen Tätigkeiten auszuüben;

   — die ihnen übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen oder

   — ihre Umgebung richtig wahrzunehmen.

2.2. Managementsysteme

2.2.1. Der Flugplatzbetreiber führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten.

2.2.2. Der Flugplatzbetreiber richtet ein System zur Meldung von Ereignissen ein, das Teil des in Abschnitt 2.2.1 genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Die Analyse von Informationen aus diesem System zur Meldung von Ereignissen bezieht die unter Abschnitt 2.1 Buchstabe f aufgeführten Parteien in geeigneter Form ein. Das System zur Meldung von Ereignissen muss mit dem geltenden Unionsrecht in Einklang stehen.

2.2.3. Der Flugplatzbetreiber erstellt ein Flugplatzhandbuch und betreibt den Flugplatz gemäß diesem Handbuch. Dieses Handbuch enthält alle notwendigen Anweisungen, Informationen und Verfahren für den Flugplatz, das Managementsystem und für das Betriebs- und Instandhaltungspersonal, anhand deren diese ihre Aufgaben durchführen.

3. FLUGPLATZUMGEBUNG

3.1.1. Der Luftraum rings um das Roll- und Vorfeld wird frei von Hindernissen gehalten, sodass 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, sodass etwaige Hindernisse festgestellt werden können.

3.1.2. 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.

3.1.3. Etwaige verbleibende Hindernisse werden bekannt gemacht und je nach Erfordernis markiert und erforderlichenfalls durch Befeuerung sichtbar gemacht.

3.2. Gefahren im Zusammenhang mit Aktivitäten von Menschen und mit der Flächennutzung, die unter anderem die auf der nachfolgenden Liste genannten Punkte umfassen, werden überwacht. Die hierdurch entstehenden Gefahren werden bewertet und gegebenenfalls abgemildert:

a) Neubebauungen oder Änderungen der Flächennutzung im örtlichen Umfeld des Flugplatzes;

b) etwaige durch Hindernisse verursachte Turbulenzen;

c) Verwendung von gefährlichen, verwirrenden und irreführenden Beleuchtungseinrichtungen;

d) die Blendwirkung großer und stark reflektierender Oberflächen;

e) Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildaufkommens in der Umgebung des Roll- und Vorfelds führen könnten, oder

f) Quellen unsichtbarer Strahlung oder die Existenz beweglicher oder ortsfester Gegenstände, welche die Funktionsfähigkeit luftfahrttechnischer Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme beeinträchtigen oder stören könnten.

3.3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein Notfallplan für Luftfahrt-Notfallsituationen, wie sie im lokalen Umfeld des Flugplatzes eintreten könnten, erstellt wird.

4. BODENABFERTIGUNGSDIENSTE

4.1. Verantwortlichkeiten des Anbieters von Bodenabfertigungsdiensten

Der Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten ist für die sichere Durchführung seiner Tätigkeiten auf dem Flugplatz verantwortlich. Die Verantwortung des Anbieters erstreckt sich auf folgende Aspekte:

a) Der Anbieter verfügt über die notwendigen Mittel für die Gewährleistung einer sicheren Bereitstellung der Dienste auf dem Flugplatz. Diese Mittel umfassen, ohne hierauf beschränkt zu sein: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung und Material;

b) der Anbieter hält die im Flugplatzhandbuch beschriebenen Verfahren ein, einschließlich derjenigen in Bezug auf Bewegungen seiner Fahrzeuge, seiner Ausrüstung und seines Personals und in Bezug auf Risiken im Zusammenhang mit dem Flugplatzbetrieb im Winter, bei Nacht und bei widrigen Wetterbedingungen;

c) der Anbieter erbringt die Bodenabfertigungsdienste im Einklang mit den Verfahren und Anweisungen des Luftfahrzeugbetreibers, für den er die Dienste bereitstellt;

d) der Anbieter gewährleistet, dass Handbücher für den Betrieb und die Instandhaltung der Bodenabfertigungsausrüstung vorhanden sind und in der Praxis Anwendung finden; diese Handbücher enthalten Anweisungen für Instandhaltung und Instandsetzung, Angaben zu Wartungsarbeiten sowie Verfahrensanweisungen für die Fehlerbehebung und Inspektion;

e) der Anbieter setzt nur angemessen ausgebildete und qualifizierte Mitarbeiter ein und stellt sicher, dass Schulungs- und Überprüfungsprogramme durchgeführt und aufrechterhalten werden, um zu gewährleisten, dass das Personal jederzeit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt;

f) der Anbieter stellt sicher, dass sein Personal unter Berücksichtigung der Art der Tätigkeit und insbesondere deren potenzieller Folgen für die Sicherheit und den sicherheitsbezogenen Schutz psychisch und physisch zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben in der Lage ist.

4.2. Managementsysteme

4.2.1. Der Anbieter führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten. Es wird mit dem Managementsystem des Flugplatzbetreibers koordiniert.

4.2.2. Der Anbieter richtet ein System zur Meldung von Ereignissen ein, das Teil des in Abschnitt 4.2.1 genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Unbeschadet sonstiger Meldepflichten übermittelt der Anbieter alle Ereignisse an das Berichtssystem des Flugplatzbetreibers, des Luftfahrzeugbetreibers und gegebenenfalls an dasjenige des Anbieters von Flugverkehrsdiensten. Das System zur Meldung von Ereignissen muss mit dem geltenden Unionsrecht in Einklang stehen.

4.2.3. Der Anbieter erstellt ein Handbuch für die Bodenabfertigungsdienste und führt seinen Betrieb gemäß diesem Handbuch durch. Dieses Handbuch enthält alle notwendigen Anweisungen, Informationen und Verfahren für den Dienst, das Managementsystem und für das Personal, anhand deren dieses seine Aufgaben durchführt.

5. VORFELDMANAGEMENTDIENSTE (AMS)

5.1. Der AMS-Anbieter erbringt seine Dienste in Übereinstimmung mit den im Flugplatzhandbuch beschriebenen Betriebsverfahren.

5.2. Der AMS-Anbieter führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem, einschließlich Sicherheitsmanagement, ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.

5.3. Der AMS-Anbieter trifft förmliche Vereinbarungen mit dem Flugplatzbetreiber und dem Anbieter von Flugverkehrsdiensten, in denen der Umfang der zu erbringenden Leistungen beschrieben wird.

5.4. Der AMS-Anbieter richtet ein System zur Meldung von Ereignissen ein, das Teil des in Abschnitt 5.2 genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Unbeschadet sonstiger Meldepflichten übermittelt der Anbieter alle Ereignisse an das Berichtssystem des Flugplatzbetreibers und gegebenenfalls an das des Anbieters von Flugverkehrsdiensten.

5.5. Der AMS-Anbieter beteiligt sich an den vom Flugplatzbetreiber erstellten Sicherheitsprogrammen.

6. SONSTIGE BESTIMMUNGEN

Unbeschadet der Zuständigkeiten des Luftfahrzeugbetreibers stellt der Flugplatzbetreiber sicher, dass mit Ausnahme von Luftfahrzeugen, die sich in einer Notfallsituation befinden, oder bei der Umleitung auf einen anderen Flugplatz oder unter sonstigen Bedingungen, die im jeweiligen Einzelfall festzulegen sind, ein Flugplatz bzw. Teile dieses Flugplatzes von jenen Luftfahrzeugen nicht benutzt werden, für die der Flugplatz nach seiner Gestaltung und gemäß den Betriebsverfahren normalerweise nicht bestimmt ist.

ANHANG VIII

Grundlegende Anforderungen an ATM/ANS und Fluglotsen

1. LUFTRAUMNUTZUNG

1.1. Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a ausüben, werden in allen Phasen des Fluges oder auf dem Roll- und Vorfeld eines Flugplatzes in Übereinstimmung mit gemeinsamen allgemeinen Betriebsvorschriften sowie für die Nutzung des Luftraums geltenden Verfahren betrieben.

1.2. Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die zur Ausübung einer Tätigkeit gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a eingesetzt werden, werden mit den vorgeschriebenen Komponenten versehen und entsprechend betrieben. Die in ATM/ANS-Systemen verwendeten Komponenten müssen auch mit den Vorschriften in Abschnitt 3 übereinstimmen.

2. DIENSTE

2.1. Luftfahrtinformationen und Daten für Luftraumnutzer für Flugsicherungszwecke

2.1.1. Die als Quelle für Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein und werden zeitnah bereitgestellt.

2.1.2. Die Luftfahrtinformationen müssen präzise, vollständig, aktuell, unmissverständlich und von angemessener Integrität sein, aus rechtmäßigen Quellen stammen sowie in einem für die Nutzer geeigneten Format vorliegen.

2.1.3. Die Übermittlung dieser Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzer erfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen Kommunikationsmethode, die gegen vorsätzliche und unbeabsichtigte Eingriffe und Verfälschungen geschützt ist.

2.2. Meteorologische Informationen

2.2.1. Die als Quelle für meteorologische Luftfahrtinformationen genutzten Daten müssen von hinreichender Qualität, vollständig und aktuell sein.

2.2.2. Soweit wie möglich müssen die meteorologischen Luftfahrtinformationen präzise, vollständig, aktuell, von angemessener Integrität und eindeutig sein, um den Erfordernissen der Luftraumnutzer gerecht zu werden. Meteorologische Luftfahrtinformationen müssen aus rechtmäßigen Quellen stammen.

2.2.3. Die Übermittlung dieser meteorologischen Luftfahrtinformationen an die Luftraumnutzererfolgt zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen, eingriffs- und verfälschungssicheren Kommunikationsmethode.

2.3. Flugverkehrsdienste

2.3.1. Die Daten, die für die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten als Quelle genutzt werden, müssen korrekt, vollständig und aktuell sein.

2.3.2. Die Erbringung von Flugverkehrsdiensten muss hinreichend präzise, vollständig, aktuell und eindeutig erfolgen, um den Sicherheitserfordernissen der Nutzer gerecht zu werden.

2.3.3. Automatisierte Instrumente für die Bereitstellung von Informationen oder Beratung von Nutzern werden sachgerecht konstruiert, hergestellt und instand gehalten, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.

2.3.4. Flugverkehrskontrolldienste und die zugehörigen Verfahren sorgen für eine angemessene Staffelung von Luftfahrzeugen und verhindern Zusammenstöße von Luftfahrzeugen und Hindernissen auf dem Rollfeld und tragen gegebenenfalls zum Schutz vor anderen Gefährdungen in der Luft bei und gewährleisten eine prompte und zeitnahe Koordinierung mit allen relevanten Nutzern und angrenzenden Luftraumabschnitten.

2.3.5. Die Kommunikation zwischen Flugverkehrsdiensten und Luftfahrzeug sowie zwischen relevanten Flugverkehrsdienststellen muss zeitnah, klar, korrekt und unmissverständlich, gegen Eingriffe geschützt sowie allgemeinverständlich sein und wird gegebenenfalls von allen beteiligten Akteuren bestätigt.

2.3.6. Es müssen die nötigen Mittel vorhanden sein, um potenzielle Notfälle zu erkennen und gegebenenfalls eine wirksame Such- und Rettungsaktion einzuleiten. Derartige Mittel umfassen mindestens angemessene Alarmierungsmechanismen, Koordinierungsmaßnahmen und -verfahren sowie Mittel und Personal für die effiziente Abdeckung des Zuständigkeitsbereichs.

2.4. Kommunikationsdienste

Die Kommunikationsdienste erreichen in Bezug auf ihre Verfügbarkeit, Integrität, Kontinuität und Zeitnähe ein hinreichend hohes Leistungsniveau und erhalten es aufrecht. Sie müssen zügig und gegen Verfälschungen und Eingriffe geschützt sein.

2.5. Navigationsdienste

Die Navigationsdienste erreichen in Bezug auf Orientierungs-, Positions- und gegebenenfalls Zeitablaufinformationen ein hinreichend hohes Leistungsniveau und erhalten es aufrecht. Leistungskriterien sind unter anderem Genauigkeit, Integrität, Rechtmäßigkeit der Quelle, Verfügbarkeit und Kontinuität des Dienstes.

2.6. Überwachungsdienste

Im Rahmen von Überwachungsdiensten wird die jeweilige Position von Luftfahrzeugen in der Luft sowie anderer Luft- und Bodenfahrzeuge auf dem Flugplatz mit einer in Bezug auf die Genauigkeit, Integrität, Rechtmäßigkeit der Quelle, Kontinuität und Erfassungswahrscheinlichkeit hinreichenden Leistungsfähigkeit festgestellt.

2.7. Verkehrsflussregelung

Das taktische Management von Flugverkehrsströmen auf Unionsebene verwendet hinreichend präzise und aktuelle Informationen zum Aufkommen und zur Art des geplanten Flugverkehrs mit Auswirkungen auf Diensteanbieter und stellt derartige Informationen bereit und koordiniert die Umleitung oder Verzögerung von Verkehrsströmen und handelt sie aus, um die Gefahr von Überlastungssituationen in der Luft oder an den Flugplätzen zu verringern. Die Verkehrsflussregelung erfolgt mit dem Ziel, die verfügbare Kapazität bei der Nutzung des Luftraums zu optimieren und die Verfahren der Verkehrsflussregelung zu verbessern. Sie beruht auf Sicherheit, Transparenz und Effizienz, damit eine flexible und zeitgerechte Kapazitätsbereitstellung im Einklang mit dem Luftfahrtplan für Europa sichergestellt ist.

Die in Artikel 43 genannten Maßnahmen zur Verkehrsflussregelung fördern betriebliche Entscheidungen von Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Flugplatzbetreibern und Luftraumnutzern und erstrecken sich auf die folgenden Bereiche:

a) Flugplanung;

b) Nutzung der verfügbaren Luftraumkapazität in allen Flugphasen, einschließlich der Zuweisung von Slots für den Streckenflug;

c) Nutzung der Strecken durch den allgemeinen Flugverkehr, einschließlich

   — der Erstellung einer einheitlichen Veröffentlichung zur Strecken- und Verkehrsausrichtung;

   — der Möglichkeiten zur Umleitung von allgemeinem Flugverkehr aus überlasteten Gebieten und

   — der Prioritätsregeln für die Luftraumnutzung durch den allgemeinen Flugverkehr, insbesondere zu Zeiten hoher Auslastung und in Krisen, und

d) gegebenenfalls Stimmigkeit von Flugplänen und Flughafenzeitnischen sowie notwendige Koordinierung mit benachbarten Regionen.

2.8. Luftraummanagement

Die Ausweisung spezifischer Luftraumabschnitte für bestimmte Verwendungszwecke wird zeitnah überwacht, koordiniert und verbreitet, um die Gefahr von Staffelungsverlusten zwischen Luftfahrzeugen unter allen Umständen zu verringern. Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Aktivitäten und damit verbundener Aspekte im Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten unterstützt das Luftraummanagement zudem die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung, wie es von der ICAO beschrieben und im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 umgesetzt wurde, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erleichtern.

2.9. Gestaltung der Flugverfahren

Flugverfahren werden entsprechend gestaltet, vermessen und validiert, bevor sie ihrer Bestimmung übergeben und von Luftfahrzeugen verwendet werden können.

3. SYSTEME UND KOMPONENTEN

3.1. Allgemeines

ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, die zugehörige Informationen für Luftfahrzeuge und von Luftfahrzeugen sowie am Boden bereitstellen, werden sachgerecht geplant, hergestellt, installiert, instand gehalten, gegen unbefugte Eingriffe geschützt und betrieben, um ihre Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten.

Die Systeme und Verfahren umfassen insbesondere diejenigen, die für die Unterstützung folgender Funktionen und Dienste erforderlich sind:

a) Luftraummanagement;

b) Verkehrsflussregelung;

c) Flugverkehrsdienste, insbesondere Systeme für die Flugdatenverarbeitung und Überwachungsdatenverarbeitung sowie Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme;

d) Kommunikation, einschließlich Boden-Boden/Weltraum, Luft-Boden und Luft-Luft/Weltraum;

e) Navigation;

f) Überwachung;

g) Flugberatungsdienste; und

h) Wetterdienste.

3.2. Integrität, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit von Systemen und Komponenten

Systeme und Komponenten müssen hinsichtlich ihrer integritäts- und sicherheitsbezogenen Leistung, sei es im Luftfahrzeug, am Boden oder im Luftraum, gebrauchstauglich sein. Sie erreichen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen und während ihrer gesamten Betriebsdauer das für den Betrieb erforderliche Leistungsniveau.

ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten sind unter Einsatz geeigneter und validierter Verfahren so auszulegen, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben, dass der nahtlose Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) jederzeit und für alle Flugphasen gewährleistet ist. Ein nahtloser Betrieb kann insbesondere in folgender Form zum Ausdruck kommen: gemeinsame Nutzung von Informationen, einschließlich der relevanten Betriebsstatus-Informationen, einheitliche Interpretation von Informationen, vergleichbare Verarbeitungsleistungen und zugehörige Verfahren als Voraussetzung für einheitliche, für das EATMN insgesamt oder Teile davon vereinbarte betriebliche Leistungen.

Das EATMN, seine Systeme und deren Komponenten haben auf koordinierter Grundlage neue vereinbarte und validierte Betriebskonzepte zu unterstützen, die der Verbesserung von Qualität, Nachhaltigkeit und Effektivität der Flugsicherungsdienste, insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Kapazität, dienen.

Das EATMN, seine Systeme und deren Komponenten unterstützen durch Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung die schrittweise Verwirklichung der Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen in dem Umfang, der für ein effizientes Luftraummanagement und eine effiziente Verkehrsflussregelung erforderlich ist, sowie eine sichere und effiziente Luftraumnutzung durch alle Nutzer.

Zur Erreichung dieser Ziele unterstützen das EATMN, seine Systeme und deren Komponenten die zeitnahe gemeinsame Nutzung korrekter und konsistenter Informationen für alle Flugphasen durch zivile und militärische Stellen, unbeschadet der sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen, einschließlich der Vertraulichkeitsanforderungen.

3.3. Planung von Systemen und Komponenten

3.3.1. Systeme und Komponenten werden so geplant, dass sie die anwendbaren Anforderungen im Bereich der Sicherheit und der Gefahrenabwehr erfüllen.

3.3.2. Systeme und Komponenten — zusammen, getrennt und im Verhältnis zueinander betrachtet — werden derart geplant, dass die Wahrscheinlichkeit, mit der ein beliebiger Ausfall zu einem Totalausfall des Systems führt, umgekehrt proportional zur Schwere seiner Auswirkungen auf die Sicherheit der Dienste ist.

3.3.3. Bei der Planung von Systemen und Komponenten — einzeln und in Kombination miteinander betrachtet — werden Beschränkungen im Zusammenhang mit menschlichen Fähigkeiten und menschlicher Leistungsfähigkeit berücksichtigt.

3.3.4. Systeme und Komponenten werden derart geplant, dass sie und die von ihnen übermittelten Daten gegen nachteilige Interaktionen mit internen und externen Elementen geschützt sind.

3.3.5. Die für Herstellung, Installation, Betrieb und Instandhaltung der Systeme und Komponenten benötigten Informationen sowie Informationen in Bezug auf unsichere Bedingungen werden dem Personal deutlich, schlüssig und unmissverständlich vermittelt.

3.4. Anhaltende Dienstegüte

Das Sicherheitsniveau von Systemen und Komponenten wird während der Erbringung des Dienstes sowie im Zuge von Änderungen an der Erbringung des Dienstes beibehalten.

4. QUALIFIKATION VON FLUGLOTSEN

4.1. Allgemeines

Eine Person, die sich zum Fluglotsen ausbilden lässt oder sich in der Ausbildung zum Fluglotsen befindet, weist im Hinblick auf Bildungsstand sowie körperliche und geistige Verfassung die notwendigen Voraussetzungen auf, um die entsprechenden theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.

4.2. Theoretische Kenntnisse

4.2.1. Fluglotsen erwerben ein Maß an Kenntnissen, das den ausgeübten Funktionen angemessen ist und in angemessenem Verhältnis zu den mit der Art des Dienstes verbundenen Risiken steht, und erhalten es aufrecht.

4.2.2. Der Erwerb und die Aufrechterhaltung theoretischer Kenntnisse werden durch kontinuierliche Beurteilungen während der Ausbildung oder durch entsprechende Prüfungen nachgewiesen.

4.2.3. Ein angemessenes Niveau theoretischer Kenntnisse wird aufrechterhalten. Die Erfüllung dieser Anforderungen wird durch regelmäßige Bewertungen oder Prüfungen nachgewiesen. Die Häufigkeit der Prüfungen muss in einem angemessenen Verhältnis zu dem Grad der mit der Art des Dienstes verbundenen Risiken stehen.

4.3. Praktische Fertigkeiten

4.3.1. Fluglotsen erwerben die praktischen Fertigkeiten, die der Ausübung ihrer Aufgaben entsprechen, und erhalten sie aufrecht. Diese Fertigkeiten müssen in einem angemessenen Verhältnis zu dem mit der Art der Dienstleistung verbundenen Risiko stehen und umfassen — den Aufgaben entsprechend — gegebenenfalls zumindest Folgendes:

a) Betriebsverfahren;

b) aufgabenspezifische Aspekte;

c) ungewöhnliche Situationen und Notlagen und

d) menschliche Faktoren.

4.3.2. Fluglotsen weisen die Fähigkeit nach, die zugehörigen Verfahren und Aufgaben mit einem den ausgeübten Funktionen adäquaten Maß an Kompetenz ausführen zu können.

4.3.3. Die praktischen Fertigkeiten werden in befriedigendem Umfang aufrechterhalten. Die Erfüllung dieser Anforderung wird durch regelmäßige Bewertungen überprüft. Die Häufigkeit dieser Bewertungen muss in einem angemessenen Verhältnis zu der Komplexität und dem mit der Art der Dienstleistung und den wahrgenommenen Aufgaben verbundenen Risiko stehen.

4.4. Sprachkenntnisse

4.4.1. Fluglotsen weisen nach, dass ihre aktiven und passiven Englischkenntnisse ihnen sowohl bei rein akustischem Kontakt (Telefon/Funkverkehr) als auch bei Anwesenheit des Gesprächspartners selbst im Notfall eine effiziente Kommunikation über konkrete und arbeitsbezogene Themen ermöglichen.

4.4.2. Soweit in einem bestimmten Luftraumabschnitt für die Zwecke der Flugverkehrsdienste (ATS) notwendig, verfügen Fluglotsen zudem über aktive und passive Kenntnisse der betreffenden Landessprache(n) im oben beschriebenen Umfang.

4.5. Synthetische Übungsgeräte (Synthetic training devices, STD)

Wird zur praktischen Ausbildung auf dem Gebiet der Lageerkennung und der menschlichen Faktoren oder zum Nachweis des Erwerbs bzw. der Aufrechterhaltung von Fertigkeiten ein STD verwendet, so ermöglicht dessen Leistungsniveau eine angemessene und für die erteilte Ausbildung zweckmäßige Simulation des Arbeitsumfelds sowie der Betriebsbedingungen.

4.6. Ausbildungslehrgang

4.6.1. Die Ausbildung erfolgt durch einen Ausbildungslehrgang, der theoretische und praktische Unterweisung, einschließlich gegebenenfalls Ausbildung an STD, umfassen kann.

4.6.2. Für jede Art von Ausbildung wird ein Ausbildungslehrgang festgelegt und genehmigt.

4.7. Lehrberechtigte

4.7.1. Die theoretische Ausbildung wird von sachgerecht qualifizierten Lehrberechtigten erteilt. Diese verfügen

a) über geeignete Kenntnisse auf dem Ausbildungsgebiet und

b) nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik.

4.7.2. Die Ausbildung im Bereich der praktischen Fertigkeiten wird von sachgerecht qualifizierten Lehrberechtigten erteilt. Diese

a) besitzen die für die zu vermittelnde Ausbildung geeigneten theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen;

b) verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Anwendung einer geeigneten Lehrmethodik;

c) verfügen über Erfahrungen in der Vermittlung der Verfahren, für die die praktische Ausbildung erfolgen soll, und

d) nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die Lehrfertigkeiten stets auf dem neuesten Stand sind.

4.7.3. Lehrberechtigte, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.

4.8. Prüfer

4.8.1. Für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen verantwortliche Personen

a) verfügen nachweislich über die Fähigkeit zur Beurteilung der Leistung von Fluglotsen sowie zur Durchführung von Prüfungen und Kontrollen von Fluglotsen und

b) nehmen regelmäßig an Auffrischungsschulungen teil, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind.

4.8.2. Prüfer, die praktische Fertigkeiten vermitteln, müssen in jenen Bereichen, in denen die Beurteilung vorgenommen wird, selbst zur Ausübung der Fluglotsentätigkeit berechtigt oder berechtigt gewesen sein.

4.9. Medizinische Tauglichkeit von Fluglotsen

4.9.1. Alle Fluglotsen weisen in regelmäßigen Abständen ihre medizinische Tauglichkeit für die zufriedenstellende Ausführung ihrer Aufgaben nach. Die Einhaltung der Anforderungen wird anhand einer geeigneten Beurteilung nachgewiesen, wobei einer möglichen altersbedingten geistigen und körperlichen Leistungsminderung Rechnung getragen wird.

4.9.2. Der Nachweis der medizinischen Tauglichkeit, welche die körperliche und geistige Tauglichkeit umfasst, beinhaltet den Nachweis, dass keine Erkrankungen oder Behinderungen vorliegen, die die einen Flugverkehrskontrolldienst erbringende Person unfähig machen,

a) die zum Erbringen des Flugverkehrskontrolldienstes notwendigen Aufgaben sachgerecht auszuführen;

b) die übertragenen Aufgaben jederzeit auszuführen oder

c) ihre Umgebung richtig wahrzunehmen.

4.9.3. Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, dürfen Minderungsmaßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Sicherheit gewährleisten.

5. DIENSTEANBIETER UND AUSBILDUNGSEINRICHTUNGEN

5.1. Die Erbringung von Diensten darf nur erfolgen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Der Diensteanbieter verfügt entweder direkt oder durch Vereinbarungen mit Dritten über die für den Umfang und das Spektrum der Dienste erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem: Systeme, Einrichtungen einschließlich Stromversorgung, Verwaltungsstruktur, Personal, Ausrüstung und deren Instandhaltung, Dokumentation von Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu relevanten Daten und Führung von Aufzeichnungen;

b) der Diensteanbieter erstellt zu den erbrachten Diensten Management- und Betriebshandbücher und hält diese auf dem neuesten Stand; der Dienstleistungsbetrieb erfolgt gemäß diesen Handbüchern. Diese Handbücher müssen alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren enthalten, die für den Dienstleistungsbetrieb, das Managementsystem und das Betriebspersonal zur Wahrnehmung der jeweiligen Aufgaben erforderlich sind;

c) der Diensteanbieter führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten;

d) der Diensteanbieter setzt nur ausreichend qualifiziertes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für das Personal durch;

e) der Diensteanbieter richtet offizielle Schnittstellen mit allen Beteiligten ein, die unmittelbar Einfluss auf die Sicherheit ihrer Dienste haben können, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten;

f) der Diensteanbieter erstellt einen Notfallplan, der Notlagen und ungewöhnliche Situationen abdeckt, die im Zusammenhang mit den erbrachten Diensten eintreten können, einschließlich Ereignissen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung oder Unterbrechung seines Betriebs führen, und setzt diesen um;

g) der Diensteanbieter richtet ein System zur Meldung von Ereignissen ein, das Teil des in Buchstabe c genannten Managementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Das System zur Meldung von Ereignissen muss mit dem geltenden Unionsrecht in Einklang stehen, und

h) der Diensteanbieter trifft Vorkehrungen, um sich zu vergewissern, dass die Anforderung an die Sicherheitsleistung aller betriebenen Systeme und Komponenten jederzeit eingehalten werden.

5.2. Flugverkehrskontrolldienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Um Übermüdung der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vermeiden, wird ein Dienstplansystem aufgestellt. Im Rahmen dieses Dienstplansystems sind Dienstzeiten, Dienstdauer und angemessene Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Dienstplansystems festgelegten Beschränkungen werden alle wichtigen Faktoren berücksichtigt, die zu Ermüdung beitragen, wie insbesondere Schlafmangel, die Unterbrechung des Tagesrhythmus, Nachtarbeit, kumulative Dienstzeit während bestimmter Zeiträume sowie die Aufteilung zugewiesener Aufgaben zwischen Mitarbeitern;

b) zur Stressprävention bei den an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeitern werden Schulungs- und Vorbeugungsprogramme erstellt;

c) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten wenden geeignete Verfahren an, um sich des uneingeschränkten kognitiven Urteilsvermögens und der ausreichenden medizinischen Tauglichkeit der an Flugverkehrskontrolldiensten beteiligten Mitarbeiter zu vergewissern, und

d) Anbieter von Flugverkehrskontrolldiensten tragen bei ihrer Betriebsplanung technischen und betrieblichen Zwängen sowie grundsätzlichen Aspekten von menschlichen Faktoren Rechnung.

5.3. Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste dürfen nur erbracht werden, wenn die folgende Bedingung erfüllt ist:

Der Diensteanbieter unterrichtet die betreffenden Luftraumnutzer und Flugverkehrsdienststellen ständig zeitnah über den betrieblichen Status der erbrachten Flugverkehrsdienste sowie über Änderungen desselben.

5.4. Ausbildungseinrichtungen

Eine Einrichtung zur Ausbildung von Personen, die Flugverkehrskontrolldienste erbringen, genügt folgenden Anforderungen:

a) 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;

b) sie führt entsprechend der vermittelten Ausbildung und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken einschließlich Risiken im Zusammenhang mit der Verschlechterung der Ausbildungsstandards zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten, und

c) sie trifft erforderlichenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.

6. FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE UND FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN

6.1. Flugmedizinische Sachverständige

Ein flugmedizinischer Sachverständiger muss

a) die Befähigung und Approbation als Arzt besitzen;

b) eine flugärztliche Ausbildung haben und regelmäßig an Auffrischungskursen in Flugmedizin teilnehmen, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards stets auf dem neuesten Stand sind, und

c) über praktische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Bedingungen verfügen, unter denen Fluglotsen ihre Aufgaben erfüllen.

6.2. Flugmedizinische Zentren

Flugmedizinische Zentren müssen folgende Bedingungen erfüllen:

a) Sie müssen über alle Mittel verfügen, die für das mit ihren Rechten verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich festgelegte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen;

b) sie führen entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhalten es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten, und

c) sie treffen gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die kontinuierliche Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen Anforderungen zu gewährleisten.

ANHANG IX

Grundlegende Anforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge

1. GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN FÜR DIE KONSTRUKTION, DIE HERSTELLUNG, DIE INSTANDHALTUNG UND DEN BETRIEB VON UNBEMANNTEN LUFTFAHRZEUGEN

1.1. Der Betreiber und der Fernpilot muss die für den beabsichtigten Betrieb geltenden Vorschriften der Union und der Mitgliedstaaten kennen, insbesondere in Bezug auf Sicherheit, Schutz der Privatsphäre, Datenschutz, Haftung, Versicherung, Gefahrenabwehr und Umweltschutz. Der Betreiber und der Fernpilot muss in der Lage sein, die Sicherheit des Betriebs und einen sicheren Abstand zwischen dem unbemannten Luftfahrzeug und Personen am Boden sowie anderen Luftraumnutzern zu gewährleisten. Dazu ist es auch erforderlich, über gute Kenntnisse in Bezug auf die Betriebsanleitung des Herstellers, den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb des unbemannten Luftfahrzeugs im Luftraum, alle relevanten Funktionen des unbemannten Luftfahrzeugs sowie die anwendbaren Flugverkehrsvorschriften und die ATM/ANS-Verfahren zu verfügen.

1.2. Ein unbemanntes Luftfahrzeug muss so konstruiert und gebaut sein, dass es seiner beabsichtigten Funktion angepasst ist und dass es betrieben, eingestellt und instand gehalten werden kann, ohne Personen zu gefährden.

1.3. Ist es erforderlich, durch den Betrieb entstehende Risiken in Bezug auf Sicherheit, Schutz der Privatsphäre, Schutz personenbezogener Daten, Gefahrenabwehr oder Umweltschutz zu verringern, muss das unbemannte Luftfahrzeug die entsprechenden und spezifischen Merkmale und Funktionen aufweisen, die den Grundsätzen des Schutzes der Privatsphäre und personenbezogener Daten durch Technik und Voreinstellungen Rechnung tragen. Entsprechend den Erfordernissen müssen diese Merkmale und Funktionen eine einfache Identifizierung des Luftfahrzeugs sowie der Art und Zweck des Betriebs gewährleisten; sie müssen ferner sicherstellen, dass geltende Beschränkungen, Verbote oder Auflagen, insbesondere hinsichtlich des Betriebs in bestimmten geografischen Bereichen, jenseits bestimmter Entfernungen vom Betreiber oder in bestimmten Höhen beachtet werden.

1.4. Die für die Herstellung und die Vermarktung des unbemannten Luftfahrzeugs zuständige Organisation muss dem Betreiber sowie gegebenenfalls der Instandhaltungsorganisation folgende Informationen zur Verfügung stellen: Art des Betriebs, für den das unbemannte Luftfahrzeug konstruiert wurde, sowie Beschränkungen und für seinen sicheren Betrieb erforderliche Informationen, einschließlich Betriebs- und Umweltleistung, Angaben zur Beschränkung der Lufttüchtigkeit und Notverfahren. Diese Informationen müssen deutlich, schlüssig und unmissverständlich vermittelt werden. Es muss möglich sein, in Bezug auf die Einsatzfähigkeiten eines unbemannten Luftfahrzeugs, das für Betriebseinsätze genutzt werden kann, die weder einer Zulassung/eines Zeugnisses noch einer Erklärung bedürfen, Einschränkungen vorzusehen, sodass die für solche Betriebseinsätze geltenden Luftraumvorschriften eingehalten werden.

2. ZUSÄTZLICHE GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN FÜR DIE KONSTRUKTION, DIE HERSTELLUNG, DIE INSTANDHALTUNG UND DEN BETRIEB VON UNBEMANNTEN LUFTFAHRZEUGEN, DIE IN ARTIKEL 56 ABSÄTZE 1 UND 5 GENANNT WERDEN

Unter Berücksichtigung der in Artikel 1 festgelegten Ziele sind folgende Anforderungen einzuhalten, um während des Betriebs des unbemannten Luftfahrzeugs die Sicherheit für Personen am Boden und andere Luftraumnutzer zu gewährleisten, wobei dem Risikograd des Betriebs erforderlichenfalls Rechnung zu tragen ist:

2.1. Lufttüchtigkeit

2.1.1. Unbemannte Luftfahrzeuge müssen über entsprechende Merkmale oder Details verfügen oder so konstruiert sein, dass die Sicherheit der das unbemannte Luftfahrzeug betreibenden Person oder von Dritten in der Luft oder am Boden einschließlich Sachwerten zufriedenstellend nachgewiesen werden kann.

2.1.2. Unbemannte Luftfahrzeuge müssen eine Produktintegrität bieten, die in einem angemessenen Verhältnis zum Risiko unter allen vorgesehenen Flugbedingungen steht.

2.1.3. Unbemannte Luftfahrzeuge müssen unter allen vorgesehenen Betriebsbedingungen, erforderlichenfalls auch nach Ausfall eines oder gegebenenfalls mehrerer Systeme, sicher steuerbar und manövrierbar sein. Menschlichen Faktoren ist gebührend Rechnung zu tragen, insbesondere Faktoren, die einen sicheren Betrieb der Technik durch Menschen begünstigen.

2.1.4. Unbemannte Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile, ihre nicht eingebaute Ausrüstung sowie die Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung müssen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen und in hinreichendem Maße über den betrieblichen Rahmen hinaus, für den das Luftfahrzeug konstruiert wurde, bestimmungsgemäß funktionieren.

2.1.5. Unbemannte Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile, ihre nicht eingebaute Ausrüstung sowie die Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung müssen sowohl einzeln als auch in Beziehung zueinander so konstruiert sein, dass die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls und die Schwere seiner Auswirkungen auf Personen am Boden und andere Luftraumnutzer anhand der in Artikel 4 Absatz 2 festgelegten Grundsätze verringert werden.

2.1.6. Jede am Betrieb beteiligte Ausrüstung zur Fernsteuerung der unbemannten Luftfahrzeuge muss so konstruiert sein, dass sie den Flugbetrieb erleichtert, einschließlich Mitteln zur Lageerkennung und zur Bewältigung aller erwarteten Situationen und Notfälle.

2.1.7. Die mit der Konstruktion unbemannter Luftfahrzeuge, Motoren und Propeller befassten Organisationen müssen Vorkehrungen zur Minimierung von Gefahren treffen, die durch Umstände außerhalb oder innerhalb des unbemannten Luftfahrzeugs und seiner Systeme entstehen, und die der Erfahrung nach Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben. Dies umfasst auch den Schutz vor Eingriffen mit elektronischen Mitteln.

2.1.8. Die Herstellungsverfahren, Werkstoffe und Bauteile, die für die Herstellung des unbemannten Luftfahrzeugs verwendet werden, müssen zu angemessenen und reproduzierbaren Eigenschaften und Leistungen in Einklang mit den Konstruktionsmerkmalen führen.

2.2. Organisationen

Die mit Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sowie damit zusammenhängenden Diensten und damit zusammenhängender Ausbildung befassten Organisationen müssen folgende Bedingungen erfüllen:

a) Die Organisation muss über alle für ihr Arbeitsspektrum erforderlichen Mittel verfügen und die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen sowie der in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakte und der in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakte, die für ihre Tätigkeit relevant sind, gewährleisten.

b) Die Organisation muss ein Managementsystem einführen und aufrechterhalten, um die Einhaltung der einschlägigen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Sicherheitsrisiken zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuarbeiten. Das Managementsystem muss in einem angemessenen Verhältnis zu der von der Organisation ausgeübten Tätigkeit und ihrer Größe stehen.

c) Die Organisation richtet ein System zur Meldung von Ereignissen ein, das Teil des Sicherheitsmanagementsystems ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Sicherheit zu leisten. Das Meldesystem muss in einem angemessenen Verhältnis zu der von der Organisation ausgeübten Tätigkeit und ihrer Größe stehen.

d) Die Organisation muss gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen Organisationen treffen, um die kontinuierliche Einhaltung der einschlägigen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.

2.3. Personen, die mit dem Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge befasst sind

Jede Person, die mit dem Betrieb eines unbemannten Luftfahrzeugs befasst ist, einschließlich des Fernpiloten, muss über die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen, die erforderlich sind, um die Sicherheit des Betriebs zu gewährleisten, und die in einem angemessenen Verhältnis zu dem mit der Art des Betriebs verbundenen Risiko stehen. Die betreffende Person muss auch ihre medizinische Tauglichkeit nachweisen, wenn dies zur Minimierung der mit dem vorgesehenen Betrieb verbundenen Risiken erforderlich ist.

2.4. Betrieb

2.4.1. Der Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugs ist verantwortlich für den Betrieb und muss alle angemessenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebs treffen.

2.4.2. Die Durchführung des Fluges muss in Einklang stehen mit den anwendbaren Gesetzen, Vorschriften und Verfahren, die für die Wahrnehmung der jeweiligen Aufgaben maßgebend sind und für den Bereich, den Luftraum, die Flugplätze oder die Orte, die benutzt werden sollen, sowie gegebenenfalls für die zugehörigen ATM/ANS-Systeme gelten.

2.4.3. Beim Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen müssen die Sicherheit Dritter am Boden oder anderer Luftraumnutzer sowie die Minimierung der Risiken aufgrund ungünstiger äußerer und innerer Umstände, einschließlich Umweltbedingungen, gewährleistet werden, indem in allen Flugphasen ein angemessener Abstand eingehalten wird.

2.4.4. Ein unbemanntes Luftfahrzeug darf nur betrieben werden, wenn es lufttüchtig ist und wenn die für den vorgesehenen Betrieb erforderlichen Ausrüstungen und sonstigen Komponenten und Dienste verfügbar und betriebsbereit sind.

2.4.5. In Bezug auf unbemannte Luftfahrzeuge und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen müssen die einschlägigen vom Unionsrecht garantierten Rechte eingehalten werden.

2.4.6. Der Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugs muss gewährleisten, dass das Luftfahrzeug über die erforderlichen Navigations-, Kommunikations-, Überwachungs-, Erkennungs- und Ausweichausrüstungen verfügt, sowie über jedwede andere Ausrüstung, die für die Sicherheit des vorgesehenen Fluges für notwendig erachtet wird, wobei die Art des Betriebs und die für die jeweilige Flugphase geltenden Luftverkehrsregeln und Luftverkehrsvorschriften zu berücksichtigen sind.

2.5. Grundlegende Anforderungen in Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit und die Funkfrequenzen für unbemannte Luftfahrzeuge sowie die dazugehörigen Motoren, Propeller, Teile und die dazugehörige nicht eingebaute Ausrüstung, deren Konstruktion gemäß Artikel 56 Absatz 1 zertifiziert ist und die zum Betrieb ausschließlich auf den durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion zugeteilten Frequenzen für den geschützten Flugbetrieb bestimmt sind

2.5.1. Diese unbemannten Luftfahrzeuge, Motoren, Propoller, Teile und nicht eingebauten Ausrüstung sind unter Berücksichtigung des Stands der Technik so zu konstruieren und herzustellen, dass sichergestellt ist, dass

a) die von ihnen verursachten elektromagnetischen Störungen keinen Pegel erreichen, bei dem ein bestimmungsgemäßer Betrieb von Funk- und Telekommunikationsgeräten oder anderen Betriebsmitteln nicht möglich ist, und

b) sie gegen die elektromagnetischen Störungen hinreichend unempfindlich sind, um ohne unzumutbare Beeinträchtigung bestimmungsgemäß arbeiten zu können.

2.5.2. Diese unbemannten Luftfahrzeuge, Motoren, Propoller, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung sind unter Berücksichtigung des Stands der Technik so zu konstruieren und herzustellen, dass sichergestellt ist, dass sie die Funkfrequenzen effizient nutzen bzw. ihre effiziente Nutzung unterstützen, sodass funktechnische Störungen vermieden werden.

3. GRUNDLEGENDE UMWELTANFORDERUNGEN FÜR UNBEMANNTE LUFTFAHRZEUGE

Unbemannte Luftfahrzeuge müssen den Umweltverträglichkeitsanforderungen des Anhangs III entsprechen.

4. GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN FÜR DIE REGISTRIERUNG UNBEMANNTER LUFTFAHRZEUGE UND IHRER BETREIBER SOWIE FÜR DIE KENNZEICHNUNG UNBEMANNTER LUFTFAHRZEUGE

4.1. Unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago werden unbemannte Luftfahrzeuge, für deren Konstruktion eine Zertifizierung gemäß Artikel 56 Absatz 1 erforderlich ist, im Einklang mit den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten registriert.

4.2. Die Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugen werden im Einklang mit den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten registriert, sofern sie eines der folgenden unbemannten Luftfahrzeuge betreiben:

a) unbemannte Luftfahrzeuge, die bei einem Zusammenstoß kinetische Energie von mehr als 80 Joule auf einen Menschen übertragen können;

b) unbemannte Luftfahrzeuge, deren Betrieb mit Risiken für die Privatsphäre, den Schutz von personenbezogenen Daten, die Sicherheit oder die Umwelt verbunden ist;

c) unbemannte Luftfahrzeuge, für deren Konstruktion eine Zertifizierung gemäß Artikel 56 Absatz 1 erforderlich ist.

4.3. Unbemannte Luftfahrzeuge, die gemäß Abschnitt 4.1 oder 4.2 registriert werden müssen, sind im Einklang mit den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten einzeln zu markieren und zu kennzeichnen.

ANHANG X

Entsprechungstabelle

Verordnung (EG) Nr. 216/2008	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 2 Absätze 1 und 2
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 5
Artikel 2	Artikel 1
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii
—	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b und c
Artikel 4 Absatz 3a	Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e und Absatz 2
—	Artikel 2 Absatz 4
—	Artikel 2 Absatz 6
Artikel 4 Absatz 3b	Artikel 2 Absatz 7
Artikel 4 Absatz 3c	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g und Absatz 2
Artikel 4 Absätze 4 und 5	Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d
Artikel 4 Absatz 6	—
—	Artikel 2 Absätze 8 bis 11
—	Artikel 4
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 9 bis 16
Artikel 5 Absatz 4 Buchstaben a und b	Artikel 18 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe c	Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b
—	Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 5 Absatz 5	Artikel 17 und 19
Artikel 5 Absatz 6	Artikel 4
Artikel 6	Artikel 9 Absatz 2 und 19 Absatz 3
Artikel 7 Absätze 1 und 2	Artikel 20 und 21
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 22
Artikel 7 Absätze 3 bis 7	Artikel 23 bis 28
Artikel 8 Absätze 1 bis 3	Artikel 29 sowie Artikel 30 Absätze 1 bis 3
—	Artikel 30 Absätze 4 bis 7
Artikel 8 Absatz 5	Artikel 31 und 32

Verordnung (EG) Nr. 216/2008	Vorliegende Verordnung
Artikel 8 Absatz 6	Artikel 4
Artikel 8a Absätze 1 bis 5	Artikel 33 bis 39
Artikel 8a Absatz 6	Artikel 4
Artikel 8b Absätze 1 bis 6	Artikel 40 bis 47
Artikel 8b Absatz 7	Artikel 4
Artikel 8c Absätze 1 bis 10	Artikel 48 bis 54
Artikel 8c Absatz 11	Artikel 4
—	Artikel 55 bis 58
Artikel 9	Artikel 59 bis 61
Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 62 Absätze 1 und 2
—	Artikel 62 Absätze 3 bis 8
Artikel 10 Absatz 4	Artikel 62 Absatz 9
—	Artikel 62 Absätze 10 bis 12
Artikel 10 Absatz 5	Artikel 62 Absätze 13 bis 15
—	Artikel 63
—	Artikel 64
—	Artikel 65
—	Artikel 66
Artikel 11 Absätze 1 bis 3	Artikel 67 Absätze 1 bis 3
Artikel 11 Absätze 4 bis 5b	—
Artikel 11 Absatz 6	Artikel 67 Absatz 4
Artikel 12	Artikel 68
Artikel 13	Artikel 69
Artikel 14 Absätze 1 bis 3	Artikel 70
Artikel 14 Absätze 4 bis 7	Artikel 71
Artikel 15	Artikel 72
Artikel 16	Artikel 73
—	Artikel 74
Artikel 17	Artikel 75
Artikel 18	Artikel 76 Absätze 1 bis 5
Artikel 19	Artikel 76 Absätze 1 bis 5
Artikel 20	Artikel 77
Artikel 21	Artikel 78
Artikel 22 Absatz 1	Artikel 76 Absatz 6
Artikel 22 Absatz 2	Artikel 76 Absatz 7
—	Artikel 79
Artikel 22a	Artikel 80
Artikel 22b	Artikel 81
Artikel 23	Artikel 82 Absätze 1 und 2
—	Artikel 82 Absatz 3

Verordnung (EG) Nr. 216/2008	Vorliegende Verordnung
Artikel 24 und 54	Artikel 85
Artikel 25	Artikel 84
Artikel 26	Artikel 86 Absätze 1 bis 4
—	Artikel 86 Absatz 5
—	Artikel 87
—	Artikel 88
—	Artikel 89
Artikel 27	Artikel 90 Absätze 1 bis 3
—	Artikel 90 Absätze 4 bis 6
—	Artikel 91
—	Artikel 92
—	Artikel 93
Artikel 28 Absätze 1 und 2	Artikel 94 Absätze 1 und 2
—	Artikel 94 Absatz 3
Artikel 28 Absätze 3 und 4	Artikel 94 Absätze 4 und 5
Artikel 29 Absatz 1	Artikel 95 Absatz 1
Artikel 29 Absatz 2	Artikel 98 Absatz 2 Buchstabe m und Absatz 6
Artikel 29 Absatz 3	—
—	Artikel 95 Absatz 2
Artikel 30	Artikel 96
Artikel 31	Artikel 97
Artikel 32 Absatz 1	Artikel 119 Absatz 3
Artikel 32 Absatz 2	Artikel 119 Absatz 6
Artikel 33	Artikel 98 Absätze 1 bis 5
Artikel 34 Absatz 1	Artikel 99 Absätze 1 und 2
—	Artikel 99 Absatz 3
Artikel 34 Absätze 2 und 3	Artikel 99 Absätze 4 und 5
Artikel 35	Artikel 100
Artikel 36	Artikel 101
Artikel 37 Absätze 1 bis 3	Artikel 102 Absätze 1 bis 3
—	Artikel 102 Absatz 4
Artikel 38 Absätze 1 bis 3	Artikel 104 Absätze 1 bis 3
—	Artikel 104 Absatz 4
Artikel 39	—
—	Artikel 103
Artikel 40	Artikel 105
Artikel 41 Absatz 1	—
Artikel 41 Absätze 2 und 3	Artikel 106 Absatz 1
Artikel 41 Absatz 4	—
Artikel 41 Absatz 5	Artikel 106 Absatz 6
Artikel 42	Artikel 106 Absätze 2 bis 5

Verordnung (EG) Nr. 216/2008	Vorliegende Verordnung
Artikel 43	Artikel 107
Artikel 44	Artikel 108
Artikel 45	Artikel 109
Artikel 46	Artikel 110
Artikel 47	Artikel 111
Artikel 48	Artikel 112
Artikel 49	Artikel 113
Artikel 50	Artikel 114 Absätze 1, 2 und 4
Artikel 51	Artikel 114 Absatz 3
Artikel 52 Absätze 1 bis 3	Artikel 115
Artikel 52 Absatz 4	Artikel 76 Absatz 6
Artikel 53 Absätze 1 und 2	Artikel 116
Artikel 53 Absatz 3	Artikel 76 Absatz 6
Artikel 54	Artikel 85
Artikel 55	Artikel 83
Artikel 56	Artikel 117
Artikel 57	Artikel 118
Artikel 58 Absätze 1 und 2	Artikel 119 Absätze 1 und 2
—	Artikel 119 Absatz 4
Artikel 58 Absatz 3	Artikel 119 Absatz 5
Artikel 58 Absatz 4	Artikel 132 Absatz 2
Artikel 59 Absätze 1 bis 4	Artikel 120 Absätze 1 bis 4
—	Artikel 120 Absatz 5
Artikel 59 Absätze 5 bis 11	Artikel 120 Absätze 6 bis 12
Artikel 60	Artikel 121
Artikel 61	Artikel 122
—	Artikel 123
Artikel 62	Artikel 124
Artikel 63	Artikel 125
Artikel 64 Absätze 1 und 3	Artikel 126 Absatz 4
Artikel 64 Absatz 2	—
Artikel 64 Absatz 4	Artikel 126 Absatz 1
Artikel 64 Absatz 5	Artikel 126 Absatz 2
—	Artikel 126 Absatz 3
Artikel 65	Artikel 127
Artikel 65a	—
—	Artikel 128
Artikel 66	Artikel 129
—	Artikel 130
Artikel 67	—

Verordnung (EG) Nr. 216/2008	Vorliegende Verordnung
Artikel 68	Artikel 131
—	Artikel 132 Absatz 1
Artikel 58 Absatz 4	Artikel 132 Absatz 2
Artikel 69	—
—	Artikel 133
—	Artikel 134
—	Artikel 135
—	Artikel 136
—	Artikel 137
—	Artikel 138
—	Artikel 139
—	Artikel 140
Artikel 70	Artikel 141