



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 16. November 2005  
KOM(2005) 579 endgültig

2005/aaaa (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit**

(von der Kommission vorgelegt)

## BEGRÜNDUNG

### 1.      **REGELUNGSRAHMEN :**

Seit dem Inkrafttreten der Verordnung 1592/2002<sup>1</sup> im September 2002 verfügt die Gemeinschaft über die ausschließliche Zuständigkeit auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit und der Umweltverträglichkeit von Luftfahrterzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen. Letztere müssen ebenso wie die mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung befassten Stellen künftig den von der Kommission festgelegten einheitlichen und verbindlichen Vorschriften<sup>2</sup> entsprechen.

Mit dieser Verordnung wird eine Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) eingerichtet, die der Kommission das erforderliche Fachwissen zur Verfügung stellt und sie insbesondere bei der Ausübung ihrer Legislativ- und Kontrollfunktionen unterstützt. Die Agentur richtet außerdem ein Marktüberwachungssystem ein, um die Anwendung des Gemeinschaftsrechts zu kontrollieren, seine Auswirkungen zu bewerten und zweckdienliche Vorschläge zu unterbreiten. Die Zulassungen bzw. Zeugnisse und Genehmigungen, die die Übereinstimmung der Luftfahrterzeugnisse und der Organisationen mit dem Gemeinschaftsrecht bestätigen, werden entweder von der EASA oder von den zuständigen nationalen Behörden erteilt: die EASA ist für die Zertifizierung des Erzeugnistyps und für die in Drittstaaten ansässigen Organisationen zuständig; die nationalen Behörden erteilen die einzelnen Zulassungen bzw. Zeugnisse und die Genehmigungen für die meisten der in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Organisationen auf der Grundlage des Gemeinschaftsrechts und unter der Aufsicht der Agentur.

Die Befugnisse der Agentur sind durch den Geltungsbereich der Verordnung 1592/2002 festgelegt. Bereits seit der Verabschiedung dieses Textes herrschte Einigkeit darüber, dass die in Artikel 2 enthaltenen Ziele, d. h. insbesondere die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit und die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Luftverkehrsunternehmen nur durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs dieses Textes auf den Flugbetrieb und auf die Erteilung von Erlaubnissen an die Flugbesatzungen erreicht werden kann. Der Gesetzgeber hat außerdem die Kommission ausdrücklich damit beauftragt, in diesem Sinne einen Vorschlag zu unterbreiten und die Frage der Rechtsvorschriften in Bezug auf Drittlandluftfahrzeuge noch einmal zu behandeln<sup>3</sup>.

---

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

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 (Abl. L 243 vom 27.9.2003, S 6) und Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 (Abl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1) über die Zertifizierung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und der zugehörigen Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen.

<sup>3</sup> Artikel 7 und 2 der Verordnung 1592/2002.

## **2. DERZEITIGE HERAUSFORDERUNGEN:**

Seit längerer Zeit wird bereits von der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (JAA)<sup>4</sup> an der Entwicklung von Vorschriften zum Betrieb von Luftfahrzeugen im Bereich des gewerbsmäßigen Luftverkehrs<sup>5</sup> und an der Entwicklung von Lizenzen und der Ausbildung von Besatzungen<sup>6</sup> gearbeitet, jedoch bleibt die Anwendung dieser Vorschriften der Einschätzung der beteiligten Staaten überlassen. Das bedeutet daher, dass diese Vorschriften, wenn überhaupt, auf sehr unterschiedliche Weise in der Gemeinschaft umgesetzt werden. Das Sicherheitsniveau ist in diesem Bereich daher nicht einheitlich. Darüber hinaus wirken sich auch die nach wie vor bestehenden nationalen Unterschiede störend auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes aus.

Die Aufnahme der JAR-OPS-Vorschriften in das Gemeinschaftsrecht infolge der anhängigen Änderung der Verordnung 3922/91<sup>7</sup> ist zweifellos als Fortschritt zu bewerten, aber es wird dadurch noch nicht ein ausreichendes Harmonisierungsniveau erreicht, da damit nur der gewerbsmäßige Transport per Flugzeug abgedeckt ist. Alle anderen Luftfahrzeugtypen sowie der sonstige gewerbliche bzw. nicht-gewerbliche Luftverkehr werden durch diese gemeinsamen Vorschriften nicht abgedeckt, genauso wenig wie sie die Zulassung der Flugbesatzungen und die Drittlandluftfahrzeuge betreffen.

Jedoch sollte gerade die Sicherheit der innerhalb der Gemeinschaft eingesetzten Drittlandluftfahrzeuge besser gewährleistet werden. In den Anhängen des Abkommens von Chicago sind Mindeststandards festgelegt, denen Luftfahrzeuge, Luftverkehrsunternehmen und Besatzungen entsprechen müssen, um eine Genehmigung für die Teilnahme am internationalen Luftverkehr zu erhalten. Die Überprüfung der Einhaltung dieser Verpflichtungen obliegt in erster Linie dem Staat, in dem das Luftfahrzeug in die Luftfahrzeugrolle eingetragen ist, aber die anderen Vertragsstaaten haben ebenfalls die Möglichkeit, die Sicherheit jener Luftfahrzeuge zu kontrollieren, die ihr Hoheitsgebiet überfliegen. Innerhalb der Gemeinschaft wird dies durch die SAFA-Richtlinie<sup>8</sup> ermöglicht, in der auf die Anhänge 1, 6 und 8 des Abkommens von Chicago Bezug genommen wird. Die Grundlage der von den Mitgliedstaaten in diesem Rahmen durchgeführten Kontrollen sind jedoch einzig die Mindeststandards, die aber nicht allen Aspekten der Flugsicherheit Rechnung tragen.

## **3. STELLUNGNAHME DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT UND KONSULTATION DER INTERESSEGRUPPEN :**

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission beschlossen, der Forderung des Gesetzgebers nachzukommen und vorgeschlagen, dass die gemeinsamen Sicherheitsvorschriften auf den Flugbetrieb, die Pilotenlizenzen und die Drittlandluftfahrzeuge ausgedehnt werden.

---

<sup>4</sup> In den JAA sind 37 europäische Staaten beteiligt, die in Zusammenarbeit gemeinsame Vorschriften im Bereich der Flugsicherheit, die „Joint Aviation Requirements“ (JAR), entwickeln.

<sup>5</sup> JAR-OPS 1 und 3.

<sup>6</sup> JAR-FCL und JAR-STD.

<sup>7</sup> 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) und Dokument KOM(2004) 73 endg. vom 10.2.2004.

<sup>8</sup> Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (Abl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76).

Die Kommission war gemäß Artikel 14 der Verordnung 1592/2002 verpflichtet, zunächst die Stellungnahme der EASA einzuholen. Die Agentur war ihrerseits gemäß ihren eigenen internen Vorschriften<sup>9</sup> und der in diesem Bereich üblichen internationalen Praxis verpflichtet, vor einer Stellungnahme mit sämtlichen beteiligten Interessengruppen eine eingehende Konsultation durchzuführen und deren Kommentaren Rechnung zu tragen. Die Agentur hat daher am 27. April 2004 auf ihrer Internetseite<sup>10</sup> ein Konsultationspapier veröffentlicht (Inhalt: „Applicability, basic principles and essential requirements for pilot proficiency and air operations and for the regulation of third-country aircraft operated by third-country operators“<sup>11</sup>). Zwischen dem 30. April und dem 31. Juli 2004 gingen zu diesem Konsultationspapier 1 695 Stellungnahmen von 93 Personen, nationalen Behörden, Unternehmen und Organisationen ein. Diese Stellungnahmen wurden von der Agentur schriftlich beantwortet und die Interessengruppen hatten die Möglichkeit, sich zu dieser Antwort zu äußern<sup>12</sup>.

Auf der Grundlage der Stellungnahmen aus der Konsultation hat die Agentur ihre Analyse entwickelt und der Kommission am 15. Dezember 2004 ihre Stellungnahme übermittelt. Darin wird eine Ausweitung der gemeinsamen Bestimmungen auf den Flugbetrieb, auf die Pilotenlizenzen und auf Drittlandluftfahrzeuge empfohlen<sup>13</sup>. Die Stellungnahme ist auf der Internetseite der Agentur einsehbar. Sie „spiegelt die Mehrzahl der im Rahmen der Konsultation geäußerten Meinungen wider und enthält Kompromissvorschläge, für die ein breiter Konsens bestehen dürfte“.

#### **4. FOLGENABSCHÄTZUNG :**

Dem aktuellen Vorschlag für Rechtsvorschriften ging eine von Kommissionsdienststellen durchgeführte Folgenabschätzung voraus. Es wurden insbesondere zwei Optionen untersucht:

- die vom Gesetzgeber vorgesehene Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung 1592/2002 und in Folge dessen der Befugnisse der Europäischen Agentur für Flugsicherheit;
- die Umsetzung der im Rahmen der Regierungszusammenarbeit in der JAA festgelegten Vorschriften in das Gemeinschaftsrecht mittels der Verordnung 3922/91.

Aus dieser Folgenabschätzung geht klar ein Vorteil für die Flugsicherheit sowie eine Verbesserung im Funktionieren des Binnenmarktes hervor, wenn der gemeinschaftlichen Option der Vorzug gegeben würde: es wurde daher die Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung 1592/2002 empfohlen.

---

<sup>9</sup> Beschluss MB/7/03 vom 27.6.2003 zu den von der Agentur durchzuführenden Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen gemäß Artikel 43 der Verordnung (EG) 1592/2002.

<sup>10</sup> [www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int).

<sup>11</sup> NPA N°2/2004.

<sup>12</sup> Die Stellungnahmen und die Liste der Autoren sind auf der Internetseite der EASA verfügbar.

<sup>13</sup> Stellungnahme N° 3/2004.

## **5. RECHTSETZUNGSVORSCHLAG :**

### **5.1. Instrument und Methode :**

Für eine Ausweitung der gemeinsamen Vorschriften auf den Flugbetrieb, die Pilotenlizenzen und die Drittlandluftfahrzeuge bietet sich die Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung 1592/2002 als das am besten geeignete Rechtsinstrument an, da auch die durch diesen Text eingerichtete EASA neue Aufgaben in diesen Bereichen, insbesondere bei der Ausarbeitung der Rechtsvorschriften und der Zulassung, erhält.

Da Störungen und unnötige zusätzliche Kosten für die betroffenen Parteien vermieden werden sollen, werden die von der JAA festgelegten Bestimmungen, entweder die JAR-OPS, die JAR-FCL oder die JAR-STD als Grundlage für die gemeinsamen Bestimmungen dienen. Diese werden dadurch verbindlich und gemeinschaftsweit einheitlich umgesetzt. Die gleiche Methode war auch bei der Annahme der Verordnung 1592/2002 für die Bestimmungen in Bezug auf die Lufttüchtigkeit gewählt worden.

### **5.2. Inhalt :**

#### *5.2.1. Änderungen an der Stellungnahme der Agentur*

1. Dem Vorschlag der Kommission dient als Grundlage die Stellungnahme der EASA; bei einigen Punkten vertritt die Kommission jedoch einen anderen Standpunkt. Dies geschieht deshalb, um das Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt in Europa weiter zu verbessern und noch solider zu gestalten. Im Einklang mit Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe b) der Verordnung 1592/2002 wurden diese Änderungen in Abstimmung mit der Agentur vorgenommen :

- In erster Linie ging es der Kommission dabei darum, den Geltungsbereich der Verordnung zu vergrößern, um darin sämtliche innerhalb der Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeuge, unabhängig der Verwendungsart, in dem durch das Abkommen von Chicago erlaubten Rahmen einzubeziehen. Der Anwendungsbereich der Absätze 1 Buchstabe b) und 1 Buchstabe c) des Artikels 4 ist daher größer als der von der EASA vorgeschlagene.
- Im Hinblick auf die Kabinenbesetzungen schlug die Agentur vor, dass diese gemeinsamen Sicherheitsanforderungen, jedoch - unter Berücksichtigung der bei der Konsultation geäußerten Mehrheitsmeinung - nicht einem Zulassungsverfahren unterliegen müssten. Die EASA hat gleichwohl die Aufmerksamkeit der Kommission auf einen Widerspruch in der Situation dieses Personals gezogen, das in den meisten Mitgliedstaaten von dem für die Sicherheit und die Gefahrenabwehr verantwortlichen Personal als einziges keine Zertifizierung benötigt, obwohl es bei der Gewährleistung der Sicherheit der Fluggäste eine wesentliche Rolle spielt, was beispielsweise durch den glücklichen Ausgang des Unfalls in Toronto am 2. August 2005 deutlich wurde. Die Kommission ist der Ansicht, dass das Andauern dieser Situation den in Artikel 2 der Verordnung 1592/2002 festgelegten Zielen zuwiderläuft. Die Kommission schlägt daher mit Blick auf eine Fortsetzung der durch die anhängige Änderung der Verordnung 3922/91 ausgelösten Dynamik vor, dass Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind, über ein Zeugnis [Artikel 6 b(4)] verfügen müssen, aus dem hervorgeht, dass sie den im

neuen Anhang IV der Verordnung 1592/2002 aufgeführten grundlegenden Anforderungen genügen.

- Die Kommission ist der Ansicht, dass es möglicherweise nicht mehr notwendig ist, Ultraleicht-Luftfahrzeuge systematisch von den gemeinsamen Vorschriften auszunehmen, da die Leistungsfähigkeit einiger dieser Luftfahrzeuge heute derjenigen von Leichtflugzeugen entspricht. Die Kommission wünscht daher einen baldmöglichsten Beginn von Arbeiten hinsichtlich einer Untersuchung, ob und in welchem Umfang diese Luftfahrzeuge den gemeinsamen Vorschriften (Erwägungsgrund 4) unterliegen sollten.

#### 5.2.2. *Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung*

2. In Bezug auf den Flugbetrieb, die Pilotenlizenzen und die Drittlandluftfahrzeuge wurden die Optionen der EASA berücksichtigt und die Grundzüge des Rechtsetzungsvorschlages lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Flugbetrieb:

Der Rechtsetzungsvorschlag würde die gemeinschaftlichen Bestimmungen auf den gesamten Flugbetrieb [Artikel 4(1b)] und das Erfordernis einer Zulassung auf alle Betreiber, die eine gewerbliche Tätigkeit ausüben [Artikel 6b(2)], ausdehnen, um die Sicherheit der Bürger, insbesondere am Boden, zu verbessern und den freien Dienstleistungsverkehr im Binnenmarkt zu erleichtern. Die Zeugnisse würden von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls von der EASA ausgestellt [Artikel 15b(1)]. Diese könnte darüber hinaus, jedes Mal wenn erforderlich, betriebliche Anweisungen [Artikel 15b(2)] festlegen.

Für den nicht-gewerblichen Luftverkehr würden die Vorschriften der Komplexität der eingesetzten Luftfahrzeuge angepasst werden und eine Zulassung wäre nicht erforderlich, wie dies bereits in den meisten Mitgliedstaaten der Fall ist. Wenn dieser Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen [Artikel 3(j)] durchgeführt wird, ist von den betroffenen Betreibern dennoch festzustellen, ob sie allen wesentlichen Anforderungen an den Flugbetrieb [Artikel 6b(3) und Anhang IV] genügen.

- Pilotenlizenzen:

Der Rechtsetzungsvorschlag würde für die meisten innerhalb der Gemeinschaft tätigen Piloten eine Lizenz erforderlich machen. Diese würde auf der Grundlage gemeinsamer Anforderungen in Bezug auf deren theoretischen und praktischen Kenntnisse und deren körperlicher Eignung [Artikel 4(1a)] erteilt werden. Die Ausbildungseinrichtungen für Luftfahrzeugführer, die für die Bewertung der flugmedizinischen Tauglichkeit von Luftfahrzeugführern zuständigen Stellen und deren Personal sowie die synthetischen Flugübungsgeräte müssen ebenfalls gemäß den gemeinsamen Vorschriften zugelassen sein [Artikel 6a(1), (2), (3), (4) und (5)]. Die EASA wird mit der Überwachung der korrekten Anwendung dieser gemeinsamen Vorschriften durch die nationalen Zulassungsorgane betraut und ist selbst für die Zulassung der Organisationen und der synthetischen Flugübungsgeräte in den Drittstaaten verantwortlich [Artikel 15a].

Nicht für alle Piloten jedoch sollen identische Vorschriften gelten, da diese in bestimmten Fällen unverhältnismäßig wären. Daher hätte der gewerbsmäßige Transport den Höchstanforderungen zu genügen, während die anderen Luftfahrtbereiche den Vorschriften unterliegen würden, die an die Komplexität der Luftfahrzeuge und des Luftraumes, in dem sie fliegen, angepasst wurden. Insbesondere dem Freizeitflugverkehr sollte besser Rechnung getragen werden als dies heute der Fall ist: die von den JAA entwickelten Vorschriften (JAR-FCL PPL) werden in der Tat oft als unverhältnismäßig angesehen. Der Rechtsetzungsvorschlag würde daher mit der „Luftfahrzeugführerlizenz für den Freizeitflugverkehr“ eine neue Lizenzkategorie einführen, die der Situation von Luftraumnutzern dieser Kategorie gerecht wird. Diese Lizenz würde je nach Wunsch des Antragsstellers von Bewertungsstellen erteilt werden, die durch die Agentur akkreditiert sind, oder von zuständigen nationalen Behörden [Artikel 6a(2) und Artikel 15a(1)(b)]. Beispielsweise könnten die Sportverbände diese Rolle übernehmen.

- Drittlandluftfahrzeuge:

Für eine wirksame Gewährleistung der Sicherheit der europäischen Bürger, sei es am Boden oder an Bord eines Luftfahrzeuges, müssten durch den Rechtsetzungsvorschlag, im Rahmen des Abkommens von Chicago, die innerhalb der Gemeinschaft verkehrenden Drittlandluftfahrzeuge den gemeinsamen Vorschriften entsprechen [Artikel 5(1), 5(4)(j), 5(5)(d), 6a(1), 6b(1)]. Darüber hinaus ist für die Betreiber aus Drittstaaten, die gewerblichen Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft durchführen, die Einhaltung der gemeinsamen Vorschriften durch die Erteilung einer Zulassung nachzuweisen [Artikel 6b(2) und (6) und Artikel 15b(1)].

### 5.2.3. *Sonstige Änderungen an der Verordnung*

3. Da die Verordnung 1592/2002 bereits im September 2002 in Kraft trat und die EASA am 28. September des Folgejahres ihre Tätigkeit aufnahm, ist die Kommission der Ansicht, dass Nutzen aus den seither gewonnenen Erfahrungen gezogen werden sollte, damit der Text jedes Mal wenn erforderlich verbessert wird. Über die Ausweitung seines Geltungsbereichs hinaus sollten daher einige Bestimmungen des Textes geändert werden, insbesondere:

- Die qualifizierten und von der Agentur (oder von nationalen Luftfahrtorganisationen im Auftrag der Agentur) mit Zulassungsaufgaben betrauten Stellen müssen durch die Agentur akkreditiert sein. Diese gewährleistet damit die Befähigung der qualifizierten Stellen zur Ausübung der jeweiligen Aufgaben (Artikel 9a).
- Die Durchführung der Flexibilitätsbestimmungen sollte vereinfacht werden: soweit wie möglich ist zu vermeiden, dass die Kommission sich zu den durch die Mitgliedstaaten in diesem Bereich verabschiedeten Maßnahmen äußern muss, wenn diese Maßnahmen nicht im Einklang mit den in dieser Regelung enthaltenen Vorschriften zur Umsetzung stehen (Artikel 10).
- Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates ist zu ändern, insbesondere im Hinblick auf eine größere Transparenz: aus diesem Grund ist eine Beobachterrolle von Vertretern der interessierten Kreise wünschenswert. Außerdem wird die Verwaltung der Agentur durch die Einrichtung eines

Exekutivbüros verbessert, das die strategischen Leitlinien verabschiedet und die Umsetzung der Entscheidungen des Verwaltungsrates überwacht (Artikel 25, 28a, 28b und 28c).

- Darüber hinaus ist gemäß der Stellungnahme der Agentur ein wirksamer Kontrollmechanismus für alle in der Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeuge einzurichten, um die tatsächliche Einhaltung der gemeinsamen Sicherheitsvorschriften zu gewährleisten (Artikel 7).

**6. ENTSPRECHUNGSTABELLE MIT DER NEUEN UND DER ALTEN NUMMERIERUNG DER ARTIKEL SOWIE ANGABE DER ÄNDERUNGEN AN DER VERORDNUNG 1592/2002 :**

Neue Nummerierung	Alte Nummerierung	Änderungen
1	1	Unverändert
2	2	Die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen ist auch Teil der Ziele: Hinzufügung von Punkt (2)(f)
3	3	Hinzufügung neuer Definitionen (h) bis (n) und Präzisierung der Definition des Begriffs „qualifizierte Stellen“ (f)
4	4	<p>Zur Gewährleistung der Sicherheit aller Bürger unterliegen sämtliche in der Gemeinschaft eingesetzten Luftfahrzeuge gemeinsamen Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Änderung der Punkte (1) (b) und (c)</li> <li>- Hinzufügung des Punktes (1)(d)</li> <li>- Hinzufügung der Absätze (1a) und (1b)</li> <li>- Neuer Wortlaut von Absatz (2)</li> </ul>
5	5	<p>Hinzufügung von Bestimmungen hinsichtlich der Zulassung von in der Gemeinschaft konstruierten und hergestellten Erzeugnissen. Nachweis der Konformität von in Drittländern registrierten Luftfahrzeugen mit den grundlegenden Lufttüchtigkeitsanforderungen :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neuer Wortlaut von Absatz (2)</li> <li>- Hinzufügung von Absatz (2a)</li> <li>- Änderung der Punkte (4)(e) und (f)</li> <li>- Hinzufügung der Punkte (4)(j) und (5)(d)</li> </ul>
6	6	Unverändert



6a	Neu	Pilotenlizenzen
6b	Neu	Flugbetrieb
7	7	Änderung des Artikels: Einrichtung einer gemeinsamen Aufsicht für Luftfahrzeuge
8	8	Durch die Hinzufügung der neuen Artikel 6a und 6b erforderliche Präzisierungen: - Neuer Wortlaut von Absatz (2) - Hinzufügung von Absatz (3)
9	9	Präzisierung der Vorschriften in Bezug auf die Anerkennung von Zeugnissen aus Drittländern: Änderung von Absatz (1)
9a	Neu	Qualifizierte Stellen
10	10	Änderung des Artikels zur Vereinfachung der Umsetzung der Flexibilitätsbestimmungen
11	11	Änderung von Absatz (4) unter Berücksichtigung des neuen Artikels 7
11a	Neu	Einführung von Bestimmungen zum Schutz der Informationsquellen
12	12	Unverändert
13	13	Neuer Wortlaut von Absatz (c) und Hinzufügung von Absatz (d), da die Inspektionen zur Kontrolle der Normung keine Entscheidungen sondern Berichte zur Folge haben
14	14	Neuer Wortlaut von Absatz (2)(a)
15	15	Erteilung von Fluggenehmigungen durch die EASA, Zulassungen für Personal, das für die Wiederinbetriebnahme von instand gesetzten Erzeugnissen zuständig ist sowie Zulassung von Instandhaltungsorganisationen durch die EASA : - Neuer Wortlaut der Punkte (1)(e) und (i) - Hinzufügung der Punkte (1)(k) und (l) - Änderung des Punktes (2)(b)(ii) - Neuer Wortlaut von Punkt (2)(c)
15a	Neu	Zulassung von Personal
15b	Neu	Zulassung gewerblicher Luftverkehrsbetreiber

16	16	Neuer Wortlaut
17	17	Unverändert
18	18	Die Beziehungen der EASA zu ausländischen Verwaltungen und Organisationen müssen im Einklang mit der allgemeinen Außenpolitik der Gemeinschaft stehen: Änderung von Absatz (2)
19	19	Unverändert
20	20	Unverändert
21	21	Unverändert
22	22	Unverändert
23	23	Unverändert
24	24	Das Bemühen um mehr Transparenz erfordert eine Veröffentlichung der Stellungnahme der Kommission zum Arbeitsprogramm der EASA [(2)(c)]. Verdeutlichung von Absatz (2)(d): die EASA kann sowohl nationale Behörden als auch qualifizierte Stellen mit Zulassungsaufgaben betrauen, so auch an anderer Stelle im Text. Der Verwaltungsrat benennt die Mitglieder des Exekutivbüros (5)
25	25	Neue Vorschriften in Bezug auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrates, die die einschlägigen Bestimmungen der interinstitutionellen Vereinbarung zu den Regulierungsagenturen <sup>14</sup> wiedergeben: Änderung von Absatz (1) und Hinzufügung von Absatz (3)
26	26	Änderung von Absatz (2)
27	27	Unverändert
28	28	Neue Vorschriften in Bezug auf das Stimmrecht im Verwaltungsrat, die die einschlägigen Bestimmungen der interinstitutionellen Vereinbarung zu den Regulierungsagenturen wiedergeben: Änderung von Absatz (2)
28a	Neu	Einrichtung eines Exekutivbüros
28b	Neu	Zusammensetzung des Exekutivbüros
28c	Neu	Beschlussverfahren des Exekutivbüros

<sup>14</sup> KOM(2005)59 endg. vom 25.2.2005.

29	29	Präzisierungen in Bezug auf die Funktionen des Exekutivdirektors: neuer Wortlaut von Absatz (3)
30	30	Änderung der Verfahren für Auswahl und Wiederernennung des Exekutivdirektors und der EASA-Direktoren im Einklang mit den Bestimmungen der interinstitutionellen Vereinbarung zu den Regulierungsagenturen: Änderung der Absätze (1) und (4)
31	31	Unverändert
32	32	Unverändert
33	33	Unverändert
34	34	Unverändert
35	35	Neuer Wortlaut von Absatz (1)
36	36	Unverändert
37	37	Unverändert
38	38	Unverändert
39	39	Unverändert
40	40	Unverändert
41	41	Neue Bestimmung in Bezug auf die Anrufung des Gerichtshofes : Änderung der Absätze (1) und (2)
42	42	Unverändert
43	43	Unverändert
44	44	Unverändert
45	45	Neuer deutlicherer Wortlaut von Absatz (1)
46	46	Untersuchungen in qualifizierten Stellen: Neuer Wortlaut von Absatz (1) und Hinzufügung von Absatz (1a)
46a	Neu	Präzisierungen in Bezug auf den Inhalt und die Form des jährlichen Arbeitsprogramms
46b	Neu	Präzisierungen in Bezug auf den Inhalt und die Form des jährlichen allgemeinen Tätigkeitsberichts

47	47	Verweis auf Verordnung 45/2001 <sup>15</sup> und Präzisierung in Bezug auf die Anwendung der Verordnung 1049/2001: Hinzufügung der Absätze (5) und (6)
48	48	Anpassung an die die Haushaltsordnung der Agentur: neuer Wortlaut von Absatz (1)
49	49	Unverändert
50	50	Unverändert
51	51	Unverändert
52	52	Unverändert
53	53	In Absatz (4) Streichung der Übergangsbestimmungen in Bezug auf eine gemeinschaftliche Subvention.
54	54	Unverändert
55	55	Unverändert
56	56	Streichung von Absatz (3), da dieser gegenstandslos geworden ist
57	57	Unverändert (Artikel 2 dieses Vorschlages enthält neue Bestimmungen in Bezug auf Aufhebungen)
58	58	Unverändert (Artikel 3 dieses Vorschlages enthält neue Bestimmungen in Bezug auf das Inkrafttreten)
Anhang I	Anhang I	Unverändert
Anhang II	Anhang II	Änderungen
Anhang III	Neu	Grundlegende Anforderungen in Bezug auf die Pilotenlizenzen
Anhang IV	Neu	Grundlegende Anforderungen in Bezug auf den Betrieb von Luftfahrzeugen
Anhang V	Neu	Kriterien für die qualifizierten Stellen

<sup>15</sup> Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (Abl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

## **7. SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT**

Die europäischen Staaten arbeiten schon seit langem im Rahmen der JAA zusammen, um gemeinsame Vorschriften für die Flugsicherheit zu schaffen, die letztlich auch gar nicht rein national sein können. Da jedoch ihre Anwendung der Einschätzung der beteiligten Parteien überlassen blieb, kamen die Mitgliedstaaten sehr bald überein, dass sich ein einheitliches und hohes Sicherheitsniveau nur durch eine gemeinschaftliche Maßnahme erreichen lässt.

So wurden zunächst durch die Verordnung 3922/91 und dann durch die Verordnung 1592/2002 systematisch die Kompetenzen der Mitgliedstaaten in den Bereichen der Lufttüchtigkeit und der Umweltverträglichkeit von Luftfahrterzeugnissen auf die Gemeinschaft übertragen. Gemeinsame Bestimmungen wurden auch im Bereich der Erlaubnisse für Luftfahrtpersonal durch die Richtlinie 91/670 und für die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten durch die Richtlinie 2004/36 festgelegt.

Die Kommission wurde vom Gesetzgeber bereits durch die Richtlinie 91/670 beauftragt, Maßnahmen vorzulegen, durch die harmonisierte Anforderungen im Bereich der Erlaubnisse und der Ausbildungsprogramme festgelegt werden. Ein Jahr später wurde mit der Verordnung 2407/92<sup>16</sup> über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen durch den Rat eine Regelung in diesem Bereich erzielt. Auch durch die Annahme der Verordnung 1592/2002 erkannte der Gesetzgeber an, dass ein Höchstmaß an Sicherheit und Einheitlichkeit nur durch eine Ausweitung des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf den Flugbetrieb und auf die Erteilung von Erlaubnissen an die Flugbesatzung erreicht werden kann. Zugleich erschien auch eine Ausweitung auf Drittlandluftfahrzeuge wünschenswert. Damit wurde die Notwendigkeit deutlich, eine gemeinschaftliche Maßnahme zur Erreichung des Zieles durchzuführen, das in der Festlegung und Anwendung einheitlicher gemeinsamer Vorschriften für die Pilotenlizenzen, für den Flugbetrieb und für Drittlandluftfahrzeuge besteht. Der Rechtsetzungsvorschlag geht nicht über das zur Erreichung des Zieles notwendige Maß hinaus. Der Vorschlag steht daher im Einklang mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit, die durch Artikel 5 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft festgelegt wurden.

## **8. BEWERTUNG:**

Die in diesem Rechtsakt und seinen Umsetzungsbestimmungen vorgesehenen Maßnahmen werden im Einklang mit Artikel 51 der Verordnung 1592/2002 bewertet.

---

<sup>16</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240 vom 24.8.1992).

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Kommission<sup>17</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>18</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen<sup>19</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>20</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der zweiten Erwägung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit<sup>21</sup> heißt es unter anderem, dass entsprechende grundlegende Anforderungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen, für die Zulassung der Flugbesatzung und für die Anwendung dieser Verordnung auf Drittlandluftfahrzeuge erarbeitet werden sollten. Nach Artikel 7 dieser Verordnung ist die Kommission verpflichtet, dem Europäischen Parlament und dem Rat so bald wie möglich Vorschläge hinsichtlich der Grundsatzregelungen, der Anwendbarkeit und der grundlegenden Anforderungen für die Festlegung von Vorschriften für Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind, vorzulegen.
- (2) Die Gemeinschaft sollte im Einklang mit den Normen, die durch das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt („Abkommen von Chicago“) gesetzt wurden, grundlegende Anforderungen an Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von

---

<sup>17</sup> ABl. C , vom , S. .

<sup>18</sup> ABl. C , vom , S. .

<sup>19</sup> ABl. C , vom , S. .

<sup>20</sup> ABl. C , vom , S. .

<sup>21</sup> ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1.

Luftfahrzeugen befasst sind, sowie an Personen und Erzeugnisse, die an der Ausbildung und der flugmedizinischen Untersuchung von Luftfahrzeugführern beteiligt sind, festlegen. Die Kommission sollte ermächtigt werden, die erforderlichen Durchführungsvorschriften zu erarbeiten.

- (3) Der europäische Bürger sollte sich jederzeit auf ein hohes und einheitliches Schutzniveau verlassen können. Deshalb müssen Drittlandluftfahrzeuge, die in das und aus dem Hoheitsgebiet oder innerhalb des Hoheitsgebiets eingesetzt werden, in dem der EG-Vertrag gilt, im Rahmen des Abkommens von Chicago einer angemessenen Aufsicht auf Gemeinschaftsebene unterstellt werden.
- (4) Es ist nicht sinnvoll, gemeinsame Vorschriften für sämtliche Luftfahrzeuge festzulegen, insbesondere nicht für Luftfahrzeuge, die einfach aufgebaut sind oder hauptsächlich lokal betrieben werden, oder Luftfahrzeuge die selbstgebaut oder besonders selten oder nur in geringer Anzahl vorhanden sind. Solche Luftfahrzeuge sollten auch weiterhin der rechtlichen Kontrolle der Mitgliedstaaten unterliegen. Dennoch sollten angemessene Maßnahmen getroffen werden, um das allgemeine Sicherheitsniveau im Freizeitflugverkehr anzuheben.
- (5) Besondere Berücksichtigung gilt dabei Flugzeugen und Hubschraubern mit einer geringen höchstzulässigen Startmasse, deren Leistung ständig zunimmt, die überall in der Gemeinschaft verkehren dürfen und industriell hergestellt werden, weil diese möglicherweise besser auf Gemeinschaftsebene reguliert werden sollten, um das erforderliche einheitliche Sicherheits- und Umweltschutzniveau zu gewährleisten.
- (6) Der Anwendungsbereich der Gemeinschaftsmaßnahmen muss klar bestimmt sein, damit Personen, Organisationen und Erzeugnisse, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsvorschriften unterliegen, eindeutig bestimmbar sind. Der Anwendungsbereich sollte daher durch die Bezugnahme auf eine Liste von Luftfahrzeugen, die von dieser Verordnung ausgenommen werden, eindeutig festgelegt werden.
- (7) Luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen und Betreiber, die am gewerblichen Luftverkehr beteiligt sind, sowie Luftfahrzeugführer und Personen, Erzeugnisse und Organisationen, die an deren Ausbildung und flugmedizinischen Untersuchung beteiligt sind, sollten zugelassen oder lizenziert werden, sobald deren Übereinstimmung mit grundlegenden Anforderungen festgestellt wird, die von der Gemeinschaft im Einklang mit den durch das Abkommen von Chicago gesetzten Normen festgesetzt wurden. Die Kommission sollte ermächtigt werden, die erforderlichen Durchführungsbestimmungen zu erarbeiten.
- (8) Entsprechend zugelassene Bewertungsstellen sollten zur Erteilung von Lizenzen für Luftfahrzeugführer im Freizeitluftverkehr berechtigt sein.
- (9) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit („die Agentur“) sollte befugt sein, selbst Zulassungen oder Lizenzen für Personen, Organisationen und Erzeugnisse nach Maßgabe dieser Verordnung zu erteilen, wenn dies auf zentraler Ebene effizienter ist als eine Zulassung durch die Mitgliedstaaten. Aus dem gleichen Grund sollte es der Agentur gestattet sein, die notwendigen Maßnahmen in Bezug auf den Flugbetrieb, die Befähigung der Besatzung oder die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern zu

treffen, wenn es sich dabei um die beste Möglichkeit handelt, für Einheitlichkeit zu sorgen und das Funktionieren des Binnenmarktes zu fördern.

- (10) Damit ein gemeinschaftliches Sicherheitssystem für die Zivilluftfahrt in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen wirksam funktioniert, ist eine stärkere Zusammenarbeit zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten und der Agentur erforderlich, um Sicherheitsmängel festzustellen und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.
- (11) Die Förderung einer Sicherheitskultur und das ordnungsgemäße Funktionieren eines Regelungssystems in den von dieser Verordnung erfassten Bereichen machen es notwendig, dass Zwischenfälle und Vorfälle spontan von Zeugen gemeldet werden. Derartige Meldungen würden erleichtert, wenn damit keine Sanktionen verbunden wären; die Mitgliedstaaten sollten daher geeignete Maßnahmen zum Schutz dieser Informationen und ihrer Überbringer ergreifen.
- (12) Im Interesse der Transparenz sollten Beobachter der interessierten Kreise im Verwaltungsrat der Agentur vertreten sein. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Führung der Agentur sollte ein Exekutivbüro eingesetzt werden, das strategische Leitlinien beschließt und die Durchführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats überwacht.
- (13) Mit dieser Verordnung wird ein angemessener und umfassender Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Bestimmungen und Verwaltungsverfahren im Bereich der Zivilluftfahrt geschaffen. Der Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt<sup>22</sup> sowie die Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt<sup>23</sup> sollten daher unbeschadet der gemäß diesen Rechtsvorschriften bereits erteilten Zulassungen, Zeugnisse oder Lizenzen für Erzeugnissen, Personen und Organisationen zu gegebener Zeit vollständig aufgehoben werden.
- (14) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit<sup>24</sup> gemäß Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002.
- (15) Die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 sollte daher entsprechend geändert werden –

---

<sup>22</sup> ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

<sup>23</sup> ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 21.

<sup>24</sup> Stellungnahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit Nr. 3/2004.



HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I

### Änderungen an der Grundverordnung

#### *Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 Absatz 2 wird folgender Buchstabe f angefügt:
  - „f) die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen für alle Beteiligten im Luftverkehrsbinnenmarkt.“
2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
  - a) Buchstabe f erhält folgende Fassung:
    - „f) ‚qualifizierte Stelle‘ eine akkreditierte Stelle, die Zulassungsaufgaben unter der Kontrolle und Zuständigkeit der Agentur oder einer nationalen Luftfahrtbehörde wahrnehmen darf;“
  - b) Folgende Buchstaben h bis n werden angefügt:
    - „h) ‚Betreiber‘ eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder zu betreiben plant.
    - i) ‚gewerbliche Tätigkeit‘ eine entgeltliche, durch einen Vertrag zwischen einem Betreiber und einem Kunden geregelte Luftverkehrstätigkeit, bei der der Kunde weder direkt noch indirekt Eigentümer des für die Zwecke dieses Vertrages genutzten Luftfahrzeugs und der Betreiber weder direkt noch indirekt Angestellter des Kunden ist;
    - j) ‚technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug‘:
      - i) ein Flächenflugzeug
      - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder
      - mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
      - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens 2 Luftfahrzeugführern oder
      - ausgerüstet mit (einem) Turbinenstrahltriebwerk(en), oder

- ii) ein Hubschrauber
  - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 3 175 kg oder
  - mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 5 oder
  - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens 2 Luftfahrzeugführern, oder
- iii) ein Kipprotor-Luftfahrzeug;
- k) ‚Freizeitbetrieb‘ eine nicht gewerbliche Tätigkeit mit einem technisch weniger komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug;
- l) ‚Bewertungsstelle‘ eine zugelassene Stelle, die die Konformität juristischer oder natürlicher Personen mit den Vorschriften zur Gewährleistung der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen bewerten und entsprechende Zulassungen bzw. Zeugnisse ausstellen darf;
- m) ‚synthetisches Flugübungsgerät‘ jede Art von Gerät, mit dem Flugbedingungen am Boden simuliert werden; dazu gehören Flugsimulatoren, Flugübungsgeräte, Flugnavigations- und Verfahrenübungsgeräte sowie Basisinstrumentenübungsgeräte;
- n) ‚Berechtigung‘ ein Vermerk in einer Luftfahrzeugführerlizenz, der besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dieser Lizenz festlegt.“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
    - „b) in einem Mitgliedstaat registriert sind, es sei denn, die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür wurde an ein Drittland delegiert und sie werden nicht von einem Gemeinschaftsbetreiber eingesetzt, oder“
  - ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:
    - „c) in einem Drittland registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft von einem Betreiber, der in der Gemeinschaft niedergelassen oder ansässig ist, eingesetzt werden, oder“
  - iii) Folgender Buchstabe d wird angefügt:
    - „in einem Drittland registriert sind oder in einem Mitgliedstaat registriert sind, der die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür an ein Drittland

delegiert hat, und von einem Drittlandbetreiber auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden;“

iv) Am Ende von Absatz 1 wird folgender Satzteil gestrichen: „es sei denn, die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür wurde an ein Drittland delegiert und sie werden nicht von einem Gemeinschaftsbetreiber eingesetzt“.

b) Folgender Absatz 1a wird hinzugefügt:

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

c) Folgender Absatz 1b wird hinzugefügt:

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

d) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

“2. „Die Absätze 1, 1a und 1b gelten nicht für die in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeuge.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Im Einleitungssatz wird der Wortlaut „in einem Mitgliedstaat registrierte Luftfahrzeuge“ durch „Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b“ ersetzt.

ii) Im ersten Satz von Buchstabe d wird der Wortlauf „den Entwurf, die Herstellung und die Instandhaltung von Erzeugnissen“ ersetzt durch „die Instandhaltung von Erzeugnissen“.

iii) Der folgende Buchstabe dd wird eingefügt:

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

- b) Folgender Absatz 2a wird hinzugefügt:
- „2a. Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und daran angebrachte Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen müssen Absatz 2 Buchstaben a, b und dd entsprechen.“
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- i) Unter Buchstabe e werden folgende Ziffern iv, v und vi eingefügt:
- „iv) den Mindestlehrplan für die Ausbildung des Personals, das berechtigt ist, die Instandhaltung zu bescheinigen, um die Einhaltung von Absatz 2 Buchstabe e sicherzustellen;
- v) den Mindestlehrplan für den Erwerb einer Luftfahrzeugführerlizenz, um die Einhaltung von Artikel 6 sicherzustellen;
- vi) die entsprechende Basis-Mindestausrüstungsliste und zusätzliche Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit für die jeweilige Art des Betriebs, um die Einhaltung von Artikel 6b sicherzustellen.“
- ii) Buchstabe f erhält folgende Fassung:
- „f) Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Zulassungen für Organisationen, die nach Absatz 2 Buchstaben d, dd und f erforderlich sind, und Voraussetzungen, unter denen diese Zulassungen nicht verlangt zu werden brauchen;“
- iii) Folgender Buchstabe j wird angefügt:
- „j) die Art und Weise, in der die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen bei Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben c und d nachgewiesen wird.“
- d) In Absatz 5 wird folgender Buchstabe d angefügt:
- „d) Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben c und d keine Anforderungen auferlegen, die mit den ICAO-Verpflichtungen der Mitgliedstaaten unvereinbar wären.“

5. Nach Artikel 6 werden folgende Artikel 6a und 6b eingefügt:

*„Artikel 6a  
Lizenzierung von Luftfahrzeugführern*

1. Luftfahrzeugführer, die mit dem Führen von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c befasst sind, sowie Organisationen, synthetische Flugübungsgeräte und Personen, die mit deren Ausbildung,

Prüfung, Kontrolle und flugmedizinischen Untersuchung befasst sind, müssen den in Anhang III aufgeführten grundlegenden Anforderungen genügen.

2. Ein Luftfahrzeugführer darf ein Luftfahrzeug nur führen, wenn er im Besitz einer Lizenz und eines ärztlichen Zeugnisses ist, die der ausgeführten Tätigkeit entsprechen.

Einem Luftfahrzeugführer wird eine Lizenz erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass er die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten und Sprachkenntnisse erlassen wurden, einhält. Diese Lizenz darf von einer Bewertungsstelle erteilt werden, wenn die damit gewährten Sonderrechte auf den Freizeitflugverkehr beschränkt sind.

Einem Luftfahrzeugführer wird ein ärztliches Zeugnis erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass er die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an die flugmedizinische Tauglichkeit erlassen wurden, einhält. Dieses ärztliche Zeugnis wird von flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren erteilt; bei Luftfahrzeugführern im Freizeitflugverkehr kann es aber auch von einem Arzt für Allgemeinmedizin ausgestellt werden.

Die dem Luftfahrzeugführer gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses sind darin zu vermerken.

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

3. Die Befähigung der Bewertungsstellen, der Ausbildungseinrichtungen für Luftfahrzeugführer und der für die Bewertung der flugmedizinischen Tauglichkeit von Luftfahrzeugführern zuständigen Stellen, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung von Lizenzen und ärztlichen Zeugnissen wahrzunehmen, wird durch Ausstellung einer Zulassung anerkannt.

Eine Organisationszulassung wird erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass die Organisation die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III erlassen wurden, einhält.

Die durch die Zulassung gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

4. Ein für die Ausbildung von Luftfahrzeugführern verwendetes synthetisches Flugübungsgerät muss zugelassen sein. Diese Zulassung wird erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass das Gerät die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III erlassen wurden, einhält.

5. Eine Person, die für die Ausbildung von Luftfahrzeugführern oder die Bewertung ihrer Fähigkeiten oder flugmedizinischen Tauglichkeit verantwortlich ist, muss im Besitz eines entsprechenden Zeugnisses sein.

Dieses Zeugnis wird erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass der Antragsteller die Vorschriften, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III erlassen wurden, einhält.

Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.

6. Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren die Durchführungsbestimmungen für diesen Artikel. Darin legt sie insbesondere fest:
  - a) die verschiedenen Berechtigungen für Luftfahrzeugführerlizenzen und die für die unterschiedlichen Arten von Tätigkeiten angemessenen ärztlichen Zeugnisse;
  - b) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Lizenzen, Berechtigungen für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Zulassungen für Organisationen und Bewertungsstellen und Personalzeugnisse;
  - c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der Lizenzen, Berechtigungen für Lizenzen, ärztlichen Zeugnisse, Organisationszulassungen und Personalzeugnisse.
7. Beim Erlass der in Absatz 6 genannten Durchführungsbestimmungen achtet die Kommission besonders darauf, dass diese dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet der Ausbildung von Luftfahrzeugführern entsprechen und dass sie eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und ernsten Zwischenfällen ermöglichen.

#### *Artikel 6b Flugbetrieb*

1. Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, c und d muss den in Anhang IV aufgeführten grundlegenden Anforderungen genügen.
2. Betreiber, die eine gewerbliche Tätigkeit ausüben, müssen nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind.

Diese Befähigung und diese Mittel werden durch das Ausstellen einer Zulassung anerkannt.

Die dem Betreiber gewährten Sonderrechte sowie der Umfang des Betriebs sind in der Zulassung zu vermerken.

Die Anforderungen dieses Absatzes können durch die Annahme von Zulassungen erfüllt werden, die von einem Drittland oder in dessen Namen erteilt wurden, sofern es sich um Betreiber handelt, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d befasst sind.

3. Betreiber, die mit dem nicht-gewerblichen Betrieb von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen befasst sind, müssen ihre Befähigung und ihre Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten erklären, die mit dem Betrieb der Luftfahrzeuge verbunden sind.
4. Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, c und d befasst sind, müssen den in Anhang IV aufgeführten grundlegenden Anforderungen genügen. Sie müssen im Besitz eines Zeugnisses und eines ärztlichen Zeugnisses sein, die der ausgeführten Tätigkeit entsprechen.
5. Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren die Durchführungsbestimmungen für diesen Artikel. Darin legt sie insbesondere fest:
  - a) die Bedingungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs gemäß den in Anhang IV aufgeführten grundlegenden Anforderungen;
  - b) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der in Absatz 2 genannten Betreiberzulassung;
  - c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Zulassungen bzw. Zeugnissen;
  - d) die Bedingungen und Verfahren für die Beaufsichtigung und Inspektion der in Absatz 3 genannten Betreiber;
  - e) die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der in Absatz 4 genannten Flugbegleiterzeugnisse;
  - f) die Bedingungen für die Anordnung eines Betriebsverbots, einer Betriebseinschränkung oder bestimmter Betriebsauflagen aus Sicherheitsgründen gemäß Artikel 15b Absatz 2.
6. Die in Absatz 5 genannten Durchführungsbestimmungen sollen dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren auf dem Gebiet des Flugbetriebs entsprechen.

Ferner sollen die Durchführungsbestimmungen den weltweiten Erfahrungen im Flugbetrieb sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung tragen.

Sie sollen eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und ernsten Zwischenfällen ermöglichen.

Sie sollen Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben c und d keine Anforderungen auferlegen, die mit den ICAO-Verpflichtungen der Mitgliedstaaten unvereinbar wären.

6. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 7  
Gemeinsame Aufsicht*

1. Die Mitgliedstaaten und die Agentur arbeiten zusammen, um durch eine geeignete Erfassung von Informationen, unter anderem durch Vorfeld-Inspektionen, und einen geeigneten Informationsaustausch sicherzustellen, dass die Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen tatsächlich angewandt werden.
2. Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren die Durchführungsbestimmungen für Absatz 1 und legt darin insbesondere Folgendes fest:
  - a) die Bedingungen für die Erhebung, den Austausch und die Verbreitung von Informationen;
  - b) die Bedingungen für die Durchführung von Vorfeld-Inspektionen, einschließlich systematischer Vorfeld-Inspektionen;
  - c) die Bedingungen für die Anordnung eines Startverbots für Luftfahrzeuge, die den Anforderungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen nicht genügen.“

7. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Bis zum Erlass der erforderlichen Durchführungsbestimmungen nach Artikel 5 Absatz 5 und Artikel 6a Absatz 6 und unbeschadet des Artikels 2 Absatz 3 können Zulassungen bzw. Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Vorschriften erteilt werden.“

b) Folgender Absatz 3 wird hinzugefügt:

„3. Bis zum Erlass der erforderlichen Durchführungsbestimmungen nach Artikel 6b Absatz 5 können Zulassungen bzw. Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Vorschriften oder gegebenenfalls auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 erteilt werden.“



8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Abweichend von dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen erteilt die Agentur im Rahmen ihrer Zuständigkeit Zulassungen bzw. Zeugnisse auf der Grundlage von Zulassungen bzw. Zeugnissen, die von Luftfahrtbehörden eines Drittlands erteilt wurden, gemäß dem zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Land geschlossenen Abkommen über die gegenseitige Anerkennung.“

9. Nach Artikel 9 wird folgender Artikel 9a eingefügt:

*Artikel 9a*  
*Qualifizierte Stellen*

1. Qualifizierte Stellen, die bestimmte Zulassungsaufgaben gemäß den geltenden Zulassungsverfahren im Namen der Agentur oder im Namen der Mitgliedstaaten, sofern diese in Anwendung dieser Verordnung Zulassungen erteilen, wahrnehmen, müssen den Kriterien in Anhang V genügen und die dafür notwendige Organisation und Sachkenntnis nachweisen. Diese Befähigung und diese Mittel werden von der Agentur durch die Ausstellung einer Akkreditierung anerkannt.
2. In Bezug auf qualifizierte Stellen wird die Agentur wie folgt tätig:
  - a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden Inspektionen und Überprüfungen (Audits) der von ihr akkreditierten Stellen durch.
  - b) Sie sorgt für die Ausstellung und Verlängerung der Akkreditierungen.
  - c) Sie ändert, beschränkt oder widerruft die Akkreditierungen der Stellen oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie von der Agentur ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind, oder wenn die betreffende Stelle ihren Verpflichtungen aus dieser Verordnung oder deren Durchführungsbestimmungen nicht nachkommt.

10. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 10*  
*Flexibilitätsbestimmungen*

1. Unbeschadet dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen kann ein Mitgliedstaat bei einem unvorhergesehenen Sicherheitsproblem, das dieser Verordnung unterliegende Erzeugnisse, Personen oder Organisationen betrifft, unverzüglich tätig werden.

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

2. Gemäß Artikel 16 Absatz 3 kann die Agentur binnen eines Monats, nachdem sie die Mitteilung gemäß Absatz 1 erhalten hat, feststellen, dass das Sicherheitsproblem im Rahmen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen behoben werden kann, sofern die Kommission innerhalb des gleichen Zeitraums keinen Einspruch erhebt. Die Agentur erlässt dann die betreffende Entscheidung und leitet der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten eine Kopie davon zu.

Stellt die Agentur dagegen fest, dass das Sicherheitsproblem auf einen Mangel in der Verordnung oder ihren Durchführungsbestimmungen oder auf ein sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergebendes unzureichendes Sicherheitsniveau zurückzuführen ist, so erarbeitet und gibt sie eine Stellungnahme darüber ab, ob diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen geändert und ob die Maßnahmen aufgehoben oder beibehalten werden sollten. Gemäß dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren kann die Kommission auf der Grundlage dieser Stellungnahme eine Entscheidung erlassen. Sollen die Maßnahmen fortgeführt werden, so erfolgt deren Umsetzung durch alle Mitgliedstaaten und Artikel 8 findet darauf Anwendung.

3. Die Mitgliedstaaten können im Fall unvorhergesehener und dringender betrieblicher Umstände oder betrieblicher Bedürfnisse von beschränkter Dauer Freistellungen von den grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung ihrer Durchführungsbestimmungen erteilen, sofern hierdurch keine Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus eintritt. Der Agentur, der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten sind derartige Freistellungen mitzuteilen, wenn sie wiederholt oder für Zeiträume von mehr als zwei Monaten erteilt werden.
4. Innerhalb eines Monats, nachdem sie die Mitteilung gemäß Absatz 3 erhalten hat, stellt die Agentur gemäß Artikel 16 Absatz 3 fest, ob die Freistellungen den allgemeinen Sicherheitszielen dieser Verordnung oder anderer Gemeinschaftsvorschriften entsprechen. Die Agentur übermittelt der Kommission hierzu eine Stellungnahme.

Auf der Grundlage dieser Stellungnahme kann die Kommission nach dem in Artikel 54 Absatz 4 genannten Verfahren eine Entscheidung zur Aufhebung dieser Freistellungen erlassen.

5. Lässt sich ein Schutzniveau, das dem durch die Anwendung der Durchführungsbestimmungen erreichten Niveau gleichwertig ist, mit anderen Mitteln erreichen, kann ein Mitgliedstaat ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit Genehmigungen in Abweichung von den Durchführungsbestimmungen erteilen.

In diesen Fällen teilt der betreffende Mitgliedstaat der Agentur und der Kommission mit, dass er beabsichtigt, eine solche Genehmigung zu erteilen, und legt die Gründe für die Notwendigkeit einer Abweichung von der

betreffenden Bestimmung sowie die Bedingungen zur Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzniveaus dar.

6. Gemäß Artikel 16 Absatz 3 nimmt die Agentur binnen zwei Monaten, nachdem sie die Mitteilung gemäß Absatz 5 erhalten hat, dazu Stellung, ob die vorgesehene Genehmigung den Bedingungen in Absatz 5 entspricht.

Binnen eines Monats nach Eingang der Stellungnahme der Agentur kann die Kommission das in Artikel 54 Absatz 3 genannte Verfahren einleiten, um zu entscheiden, ob die vorgesehene Genehmigung erteilt werden kann oder abgelehnt werden muss. Kann die Genehmigung erteilt werden, übermittelt die Kommission ihre Entscheidung allen Mitgliedstaaten, die dann ebenfalls zur Anwendung der betreffenden Maßnahme berechtigt sind. Artikel 8 findet auf die betreffende Maßnahme Anwendung.

11. In Artikel 11 Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Ab Inkrafttreten der in Artikel 7 Absatz 2 erwähnten Durchführungsbestimmungen muss dieser Sicherheitsbericht eine Auswertung aller gemäß Artikel 7 eingegangenen Informationen enthalten. Diese Auswertung muss einfach und verständlich abgefasst sein und deutlich machen, ob ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Fluggäste besteht. In dieser Auswertung werden die Informationsquellen unkenntlich gemacht.“

12. Nach Artikel 11 wird folgender Artikel 11a eingefügt:

*„Artikel 11a  
Schutz der Informationsquellen*

1. Werden Hinweise nach Artikel 11 von einer natürlichen Person freiwillig gegeben, so darf aus den betreffenden Berichten die Quelle dieser Informationen nicht hervorgehen.
2. Unbeschadet der geltenden strafrechtlichen Vorschriften verzichten die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen oder versehentlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund einer Meldung gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen Kenntnis erlangen.

Dies gilt nicht für Fälle grober Fahrlässigkeit.

3. Die Mitgliedstaaten stellen entsprechend ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und in der Praxis sicher, dass Beschäftigte, die in Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen Hinweise geben, keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers erfahren, außer in Fällen grober Fahrlässigkeit.
4. Dieser Artikel gilt unbeschadet der einzelstaatlichen Vorschriften über den Zugang der Justizbehörden zu Informationen.“

13. Artikel 13 wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:  
„c) Sie trifft die angemessenen Entscheidungen zur Anwendung der Artikel 9a, 15, 15a, 15b und 46.“
  - b) Folgender Buchstabe d wird angefügt:  
„d) Sie legt Berichte über die gemäß Artikel 16 Absatz 1 und Artikel 45 durchgeführten Inspektionen zur Kontrolle der Normung vor.“
14. In Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a wird der Wortlaut „Zulassungsspezifikationen, einschließlich Lufttüchtigkeitskodizes und annehmbarer Nachweisverfahren“ durch „Zulassungsspezifikationen und annehmbare Nachweisverfahren“ ersetzt.
15. Artikel 15 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - i) Satz 1 erhält folgende Fassung:  
„In Bezug auf die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen nimmt die Agentur gegebenenfalls und nach den Vorgaben des Abkommens von Chicago oder seiner Anhänge im Namen der Mitgliedstaaten die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs- oder Eintragungsstaats wahr, soweit diese die Entwurfsgenehmigung betreffen.“
    - ii) Buchstabe e erhält folgende Fassung:  
Die Agentur führt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen technische Untersuchungen im Zusammenhang mit der Zulassung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen durch.“
    - iii) Buchstabe i erhält folgende Fassung:  
„i) Die Agentur ändert oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie von der Agentur ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, ihren Verpflichtungen aus dieser Verordnung oder deren Durchführungsbestimmungen nicht nachkommt.“
    - iv) Folgende Buchstaben k und l werden angefügt:  
„k) Für jedes Luftfahrzeug, für das eine Fluggenehmigung für einen Einzelflug beantragt wird, legt die Agentur die geeigneten Beschränkungen fest.

- l) Die Agentur erteilt Fluggenehmigungen für Luftfahrzeuge, wenn diese Genehmigungen für die Durchführung einer Folge von Flügen verlangt werden.“
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
  - i) Buchstabe b Ziffer ii erhält folgende Fassung:
    - „ii) im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten ansässige Produktions- und Instandhaltungsorganisationen, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird, oder“
  - ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:
    - „c) Sie ändert oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse von Organisationen oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie von der Agentur ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die betreffende Organisation ihren Verpflichtungen aus dieser Verordnung oder deren Durchführungsbestimmungen nicht nachkommt.“

16. Nach Artikel 15 werden folgende Artikel 15a und 15b eingefügt:

*„Artikel 15a  
Zulassung von Personal*

- 1. In Bezug auf die in Artikel 6a Absatz 1 genannten Personen und Organisationen wird die Agentur wie folgt tätig:
  - a) Sie führt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Inspektionen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen und Bewertungsstellen durch.
  - b) Sie sorgt für die Ausstellung und Verlängerung der Zeugnisse für:
    - i) im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten ansässige Personenschulungsorganisationen und flugmedizinische Zentren, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird, oder
    - ii) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Personenschulungsorganisationen und flugmedizinische Zentren, oder
    - iii) Bewertungsstellen, wenn von diesen Stellen beantragt.
  - c) Sie ändert, beschränkt oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse von Organisationen oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie von der Agentur ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, ihren Verpflichtungen aus dieser Verordnung oder deren Durchführungsbestimmungen nicht nachkommt.

2. In Bezug auf die in Artikel 6a Absatz 1 genannten synthetischen Flugübungsgeräte wird die Agentur wie folgt tätig:
  - a) Sie nimmt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen technische Inspektionen der von ihr zugelassenen Geräte vor.
  - b) Sie sorgt für die Ausstellung und Verlängerung der Zeugnisse für:
    - i) synthetische Flugübungsgeräte, die von durch die Agentur zugelassenen Schulungsorganisationen eingesetzt werden;
    - ii) im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten befindliche synthetische Flugübungsgeräte, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird;
    - iii) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten befindliche synthetische Flugübungsgeräte.
  - c) Sie ändert, beschränkt oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie von der Agentur ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, ihren Verpflichtungen aus dieser Verordnung oder deren Durchführungsbestimmungen nicht nachkommt.

#### *Artikel 15b*

#### *Zulassung von Luftverkehrsbetreibern*

1. In Bezug auf Betreiber, die eine gewerbliche Tätigkeit ausüben, wird die Agentur wie folgt tätig:
  - a) Sie führt selbst oder über nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Inspektionen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Betreiber durch.
  - b) Sie sorgt für die Ausstellung und Verlängerung der Zeugnisse für:
    - i) im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten ansässige Betreiber, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird;
    - ii) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Betreiber, sofern kein Mitgliedstaat die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats für diese Betreiber wahrnimmt.
  - c) Sie ändert, beschränkt oder widerruft die einschlägigen Betreiberzeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie von der Agentur ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die betreffende Organisation ihren Verpflichtungen aus dieser Verordnung oder deren Durchführungsbestimmungen nicht nachkommt.

2. Die Agentur kann aus Sicherheitsgründen durch eine betriebliche Anweisung ein Betriebsverbot oder eine Betriebseinschränkung oder Betriebsauflagen anordnen.
3. In Bezug auf die Begrenzung der Flugzeit wird die Agentur wie folgt tätig:
  - a) Sie erarbeitet die einschlägigen Zulassungsspezifikationen, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen sicherzustellen, sowie gegebenenfalls die entsprechenden Durchführungsbestimmungen. Insbesondere für die gewerbliche Frachtbeförderung mit Flugzeugen legt die Agentur bis zum Erlass der in Artikel 6b Absatz 5 genannten Durchführungsbestimmungen die einschlägigen Zulassungsspezifikationen fest, um die Übereinstimmung mit Unterteil Q des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 sicherzustellen.
  - b) Sie genehmigt einzelne Flugzeitspezifikationspläne von Betreibern, wenn diese Pläne nicht im Rahmen einer einschlägigen Zulassungsspezifikation genehmigt werden können.“
17. In Artikel 16 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:
  - „1. Die Agentur führt Inspektionen zur Kontrolle der Normung in den von Artikel 1 Absatz 1 erfassten Bereichen durch, um zu überprüfen, ob die zuständigen nationalen Behörden diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen anwenden, und erstattet der Kommission darüber Bericht.
  2. Die Agentur führt technische Untersuchungen von Unternehmen durch, um die Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zu überprüfen; dabei trägt sie den in Artikel 2 genannten Zielen Rechnung.“
18. In Artikel 18 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Arbeitsvereinbarungen müssen dem Gemeinschaftsrecht entsprechen und der gemeinschaftlichen Außenpolitik gegenüber Drittländern gebührend Rechnung tragen. Sie bedürfen der vorherigen Zustimmung der Kommission.“
19. Artikel 24 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - i) Buchstabe b) erhält folgende Fassung:

„b) nimmt den Jahresbericht über die Tätigkeit der Agentur an und übermittelt ihn spätestens am 15. Juni dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission, dem Rechnungshof und den Mitgliedstaaten; im Namen der Agentur übermittelt er der Haushaltsbehörde jährlich alle einschlägigen Informationen zu den Ergebnissen der Bewertungsverfahren;“

ii) In Buchstabe c wird folgender Satz hinzugefügt:

„die Stellungnahme der Kommission wird dem beschlossenen Arbeitsprogramm der Agentur beigefügt;“

iii) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) legt im Benehmen mit der Kommission Leitlinien für die Übertragung von Zulassungsaufgaben an nationale Luftfahrtbehörden und qualifizierte Stellen fest;“

b) Folgender Absatz 5 wird hinzugefügt:

“5. Der Verwaltungsrat ernennt die Mitglieder des Exekutivbüros gemäß Artikel 28b.“

20. Artikel 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Der Verwaltungsrat setzt sich aus einem Vertreter jedes Mitgliedstaats und einem Vertreter der Kommission zusammen. Hierzu ernennt der Rat einen Vertreter aus jedem Mitgliedstaat sowie je einen Stellvertreter, der das Mitglied in dessen Abwesenheit vertritt. Die Kommission ernennt ebenfalls ihren Vertreter und dessen Stellvertreter. Die Amtszeit beträgt fünf Jahre. Die Wiederernennung ist einmal zulässig.“

b) Folgender Absatz 3 wird hinzugefügt:

„3. Im Interesse der Transparenz nehmen vier Vertreter der interessierten Kreise als Beobachter an den Beratungen des Verwaltungsrats teil. Sie werden von der Kommission aufgrund einer von dem in Artikel 24 Absatz 4 genannten beratenden Gremium aufgestellten Liste benannt und sollen eine möglichst breite Vertretung der unterschiedlichen Interessengruppen in diesem beratenden Gremium gewährleisten. Ihre Amtszeit beträgt dreißig Monate und kann einmal verlängert werden.“

21. In Artikel 26 Absatz 2 erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Die Wiederwahl ist einmal zulässig.“

22. Artikel 28 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Jedes vom Rat ernannte Mitglied hat eine Stimme. Der Vertreter der Kommission hat die gleiche Anzahl von Stimmen wie die Gesamtzahl der vom Rat ernannten Mitglieder. Die Vertreter der interessierten Kreise und der Exekutivdirektor nehmen an Abstimmungen nicht teil. Bei Abwesenheit eines Mitglieds ist sein Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben.“

23. Nach Artikel 28 werden folgende Artikel 28a bis 28c eingefügt:



*„Artikel 28a  
Befugnisse des Exekutivbüros*

1. Die Agentur verfügt über ein Exekutivbüro.
2. Unbeschadet der Befugnisse des Verwaltungsrats und der Aufgaben und Befugnisse des Exekutivdirektors hat das Exekutivbüro folgende Aufgaben:
  - a) Es gibt sich eine Geschäftsordnung.
  - b) Es beschließt strategische Leitlinien gemäß Artikel 12 für die Erfüllung der Aufgaben der Agentur und für ihre Organisation und Arbeitsweise.
  - c) Es bereitet die Beschlüsse des Verwaltungsrats vor und überwacht deren Durchführung.
  - d) Es überwacht die Durchführung des vom Verwaltungsrat festgestellten Haushaltsplans.

*Artikel 28b  
Zusammensetzung des Exekutivbüros*

1. Das Exekutivbüro setzt sich zusammen aus:
  - a) drei Mitgliedern, die der Verwaltungsrat aus seinen vom Rat ernannten Mitgliedern benennt;
  - b) drei Mitgliedern, die von der Kommission bestimmt werden;
  - c) zwei Beobachtern, die von den Vertretern der interessierten Kreise im Verwaltungsrat aus ihrer Mitte bestimmt werden.
2. Die Amtszeit der Mitglieder und Beobachter des Exekutivbüros endet, sobald sie nicht mehr dem Verwaltungsrat angehören. Unbeschadet dieser Bestimmung beträgt ihre Amtszeit dreißig Monate und kann einmal verlängert werden.
3. Das Exekutivbüro wählt aus dem Kreis seiner Mitglieder einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden von Amts wegen an dessen Stelle. Die Amtszeit des Vorsitzenden bzw. des stellvertretenden Vorsitzenden endet, sobald sie nicht mehr dem Verwaltungsrat angehören.

*Artikel 28c  
Sitzungen des Exekutivbüros*

1. Das Exekutivbüro wird von seinem Vorsitzenden einberufen.
2. Das Exekutivbüro tritt auf Veranlassung seines Vorsitzenden oder auf Verlangen von mindestens drei seiner Mitglieder zusammen.

3. Das Exekutivbüro kann alle Personen, deren Stellungnahme von Interesse sein kann, als Beobachter zur Teilnahme an seinen Sitzungen einladen.
  4. Die Mitglieder des Exekutivbüros können sich vorbehaltlich der Bestimmungen der Geschäftsordnung von Beratern oder Sachverständigen unterstützen lassen.
  5. Die Sitzungsräume und das Sekretariat des Exekutivbüros werden von der Agentur gestellt.
  6. Das Exekutivbüro fasst seine Beschlüsse mit einfacher Mehrheit.
  7. Jedes Mitglied des Exekutivbüros hat eine Stimme. Die in Artikel 28b Absatz 1 Buchstabe c genannten Vertreter der interessierten Kreise sowie die in Absatz 3 und 4 genannten Beobachter, Berater oder Sachverständigen nehmen an Abstimmungen nicht teil.
  8. In der Geschäftsordnung werden detailliertere Vorschriften für Abstimmungen festgelegt, insbesondere die Bedingungen, unter denen ein Mitglied im Namen eines anderen handeln kann, sowie gegebenenfalls Bestimmungen über die Beschlussfähigkeit.“
24. Artikel 29 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:
    - „a) Er billigt die Maßnahmen der Agentur gemäß Artikel 13 innerhalb der in dieser Verordnung, ihren Durchführungsbestimmungen und in sonstigen anwendbaren Rechtsvorschriften festgelegten Grenzen.“
  - b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
    - „b) Er organisiert Inspektionen und Untersuchungen gemäß Artikel 45 und 46.“
  - c) Folgende Buchstaben k und l werden angefügt:
    - „k) Er sorgt für die Ausarbeitung und Durchführung des jährlichen Arbeitsprogramms.
    - l) Er beantwortet die Bitten der Kommission um Unterstützung.“
25. Artikel 30 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
    - „Der vom Verwaltungsrat ausgewählte Kandidat kann vor der Ernennung aufgefordert werden, eine Erklärung vor den zuständigen Ausschüssen des Europäischen Parlaments abzugeben und Fragen dieser Ausschüsse oder ihrer Mitglieder zu beantworten.“
  - b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

- „4. Die Amtszeit des Exekutivdirektors und der Direktoren beträgt fünf Jahre. Auf Vorschlag der Kommission kann ihre Amtszeit im Anschluss an eine Bewertung einmal um höchstens fünf Jahre verlängert werden. Bei der Bewertung berücksichtigt die Kommission insbesondere:
- die im Verlauf der ersten Amtszeit erzielten Ergebnisse sowie die Art und Weise, wie diese erreicht wurden;
  - die Aufgaben der Agentur und deren Anforderungen in den nächsten Jahren.“

26. Artikel 35 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „1. Gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 9a, 15, 15a, 15b, 46 und 53 kann Beschwerde eingelegt werden.

27. Artikel 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- “1. Beim Europäischen Gerichtshof können Rechtsmittel eingelegt werden, um die Nichtigkeitserklärung etwaiger von der Agentur getroffener, für Dritte rechtsverbindlicher Entscheidungen zu erwirken, um eine ungerechtfertigte Untätigkeit feststellen zu lassen oder um für Schäden, die die Agentur in Ausübung ihrer Tätigkeiten verursacht hat, Schadenersatz zu erlangen.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- „2. Nichtigkeitsklagen beim Europäischen Gerichtshof gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 9a, 15, 15a, 15b, 46 oder 53 sind erst zulässig, nachdem der interne Rechtsweg der Agentur ausgeschöpft wurde.“

28. In Artikel 45 Absatz 1 erhält der Einleitungsteil folgende Fassung:

- „1. Unbeschadet der der Kommission durch den Vertrag übertragenen Durchführungsbefugnisse unterstützt die Agentur die Kommission bei der Überwachung der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen, indem sie bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Inspektionen zur Kontrolle der Normung gemäß Artikel 16 Absatz 1 durchführt. Zu diesem Zweck sind die nach dieser Verordnung bevollmächtigten Bediensteten in Abstimmung mit den einzelstaatlichen Behörden und im Einklang mit den Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats befugt,“

29. Artikel 46 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

- „In Anwendung von Artikel 15, 15a und 15b kann die Agentur selbst alle notwendigen Untersuchungen der in Artikel 16 Absatz 2 genannten

Unternehmen durchführen oder die nationalen Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen damit betrauen.“

b) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„1a. „In Anwendung von Artikel 9a kann die Agentur selbst alle notwendigen Untersuchungen der in Artikel 16 Absatz 2 genannten qualifizierten Stellen durchführen oder die nationalen Luftfahrtbehörden damit betrauen.“

30. Nach Artikel 46 werden folgende Artikel 46a und 46b eingefügt:

*“Artikel 46a  
Jährliches Arbeitsprogramm*

Das jährliche Arbeitsprogramm trägt dem Auftrag, den Zielen und den Aufgaben, die in dieser Verordnung festgelegt sind, Rechnung.

Bei der formalen und inhaltlichen Gestaltung des jährlichen Arbeitsprogramms wird die Methode zugrunde gelegt, die von der Kommission im Rahmen des maßnahmenbezogenen Managements (ABM) entwickelt wurde.

*Artikel 46b  
Jahresbericht*

Im Jahresbericht wird dargelegt, wie die Agentur ihr jährliches Arbeitsprogramm umgesetzt hat.

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

31. In Artikel 47 werden folgende Absätze 5 und 6 angefügt:

„5. Gegen die Entscheidungen der Agentur gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 kann Beschwerde beim Europäischen Bürgerbeauftragten eingereicht oder Klage beim Europäischen Gerichtshof nach Maßgabe von Artikel 195 bzw. 230 EG-Vertrag erhoben werden.

6. Die Informationen, die die Agentur im Einklang mit dieser Verordnung Kenntnis erhält, unterliegen der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz personenbezogener Daten\*.“

-----

\* ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.“

32. Artikel 48 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „1. Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus:
- a) einem Beitrag der Gemeinschaft,
  - b) einem Beitrag jedes europäischen Drittlands, mit dem die Gemeinschaft Übereinkünfte gemäß Artikel 55 geschlossen hat,
  - c) den Gebühren, die Antragsteller und Inhaber von Zulassungen bzw. Zeugnissen und Genehmigungen der Agentur zahlen,
  - d) Entgelten für Veröffentlichungen, Schulungen und sonstige von der Agentur erbrachten Dienstleistungen.
- Ferner kann die Agentur Finanzbeiträge von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Einrichtungen erhalten.“
33. Artikel 53 Absatz 4 Unterabsatz 2 wird gestrichen.
34. Artikel 56 Absatz 3 wird gestrichen.
35. Anhang II wird durch den entsprechenden Wortlaut im Anhang der vorliegenden Verordnung ersetzt.
36. Die Anhänge III, IV und V im Anhang der vorliegenden Verordnung werden hinzugefügt.

## KAPITEL II

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 2 Aufhebung*

1. Die Richtlinie 91/670/EWG des Rates wird mit Wirkung ab dem Inkrafttreten der in Artikel 6a Absatz 6 genannten Durchführungsbestimmungen aufgehoben.
2. Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 wird mit Wirkung ab dem Inkrafttreten der in Artikel 6b Absatz 5 genannten Durchführungsbestimmungen gestrichen.
3. Artikel 8 gilt für Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Organisationen und Personen, deren Zulassung gemäß der Richtlinie 91/670/EWG und dem Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 erteilt oder anerkannt worden ist.

*Artikel 3  
Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*      *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*                                      *Der Präsident*

## ANHANG

1. Anhang II erhält folgende Fassung:

### „ANHANG II

Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Absatz 2

Artikel 4 Absätze 1, 1a und 1b gelten nicht für Luftfahrzeuge, die zu mindestens einer der nachfolgend in diesem Anhang aufgeführten Kategorien gehören:

- a) historische Luftfahrzeuge, die folgende Kriterien erfüllen:
  - i) technisch weniger komplizierte Luftfahrzeuge,
    - deren ursprüngliche Auslegung vor dem 1.1.1955 festgelegt wurde und
    - deren Produktion vor dem 1.1.1975 eingestellt wurde;
  - oder
  - ii) Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung
    - aufgrund der Teilnahme an einem bemerkenswerten historischen Ereignis oder
    - für die Entwicklung der Luftfahrt oder
    - aufgrund einer wichtigen Rolle innerhalb der Streitkräfte eines Mitgliedstaats;
- b) speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke ausgelegte oder veränderte Luftfahrzeuge, die wahrscheinlich in sehr begrenzten Stückzahlen produziert werden;
- c) Luftfahrzeuge, die zu mindestens 51 % von einem Amateur oder einer Amateurvereinigung ohne Gewinnzweck für den Eigengebrauch ohne jegliche gewerbliche Absicht gebaut werden;
- d) militärisch genutzte Luftfahrzeuge, sofern es sich nicht um Muster handelt, für die eine Musterbauart von der Agentur angenommen wurde;
- e) Flächenflugzeuge, Hubschrauber und Motorgleitschirme mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedstaaten erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als
  - i) 300 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder
  - ii) 450 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder

- iii) 330 kg im Fall von einsitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern oder
  - iv) 495 kg im Fall von zweisitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern, sofern sie jeweils beide MTOM-Grenzwerte nicht überschreiten und sowohl als Schwimmerflugzeuge/-hubschrauber als auch als Landflugzeuge/-hubschrauber betrieben werden;
  - v) 472,5 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem;
  - vi) 315 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem;
- und, bei Flächenflugzeugen, mit einer Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS (*Calibrated Air Speed* – berichtigte Fluggeschwindigkeit);
- f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 560 kg;
  - g) Segel- und Gleitflugzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse von weniger als 80 kg im Fall von einsitzigen bzw. 100 kg im Fall von zweisitzigen Flugzeugen, einschließlich fußstartfähiger Flugzeuge;
  - h) Nachbildungen von Luftfahrzeugen gemäß Buchstabe a bis d, deren Konstruktion dem Original-Luftfahrzeug ähnlich ist;
  - i) unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von weniger als 150 kg;
  - j) sonstige Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse (einschließlich Kraftstoff) von weniger als 70 kg.“

2. Folgende Anhänge III, IV und V werden angefügt:

### „ANHANG III

Grundlegende Anforderungen für die Lizenzierung von Luftfahrzeugführern gemäß Artikel 6a

1. Ausbildung

1.a Allgemeines

1.a.1 Wer sich zum Führen eines Luftfahrzeuges ausbilden lässt, muss vom Bildungsstand sowie von der körperlichen und geistigen Verfassung her die notwendigen Voraussetzungen aufweisen, um die entsprechenden theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.

1.b Theoretische Kenntnisse



1.b.1 Ein Luftfahrzeugführer muss Kenntnisse erwerben und aufrechterhalten, die in Art und Umfang den im Luftfahrzeug ausgeübten Aufgaben angemessen sind und zu den mit der Art der Tätigkeit verbundenen Risiken im Verhältnis stehen. Diese Kenntnisse müssen mindestens Folgendes umfassen:

- i) Luftrecht,
- ii) allgemeine Flugzeugkunde,
- iii) technische Fragen im Zusammenhang mit der Luftfahrzeugkategorie,
- iv) Flugleistung und Flugplanung,
- v) menschliches Leistungsvermögen und dessen Grenzen,
- vi) Meteorologie,
- vii) Navigation,
- viii) betriebliche Verfahren einschließlich Ressourcenmanagement,
- ix) Grundlagen des Fliegens und
- x) Sprechfunkverkehr.

1.c Nachweis und Aufrechterhaltung theoretischer Kenntnisse

1.c.1 Der Erwerb und das Vorhandensein theoretischer Kenntnisse müssen durch eine ständige Bewertung während der Ausbildung und gegebenenfalls durch Prüfungen nachgewiesen werden.

1.c.2 Die theoretischen Kenntnisse müssen in angemessenem Umfang aufrechterhalten werden. Die Erfüllung dieser Anforderung ist durch regelmäßige Bewertungen, Prüfungen, Tests oder Kontrollen nachzuweisen. Die Häufigkeit von Prüfungen, Tests oder Kontrollen muss im Verhältnis zu dem mit der Tätigkeit verbundenen Risiko stehen.

1.d Praktische Fertigkeiten

1.d.1 Ein Pilot muss die praktischen Fertigkeiten erwerben und aufrechterhalten, die der Ausübung seiner Aufgaben im Luftfahrzeug angemessen sind. Diese Fertigkeiten müssen im Verhältnis zu dem mit der Art der Tätigkeit verbundenen Risiko stehen und den Aufgaben im Luftfahrzeug entsprechend Folgendes umfassen:

- i) Flugvorbereitung und -durchführung, einschließlich Luftfahrzeugleistung, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Wartung des Luftfahrzeugs, Kraftstoffplanung, Wetterbeurteilung, Streckenplanung, Luftraumbeschränkungen und Verfügbarkeit der Start- und Landebahn;
- ii) Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren;
- iii) Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen;

- iv) Führen des Luftfahrzeugs mit Sicht nach außen;
- v) Flugmanöver, einschließlich kritischer Situationen und damit zusammenhängender „Upset“-Manöver, soweit technisch durchführbar;
- vi) Starts und Landungen mit und ohne Seitenwind;
- vii) Führen des Luftfahrzeugs ausschließlich nach Instrumenten, entsprechend der Art der Tätigkeit;
- viii) Betriebsverfahren, einschließlich Teamfähigkeit und Ressourcenmanagement je nach Art des Betriebs (Alleinbetrieb oder Flugbesatzung mit mehreren Mitgliedern);
- ix) Navigation und Anwendung der Luftverkehrsregeln und verwandter Verfahren, mit Sicht nach außen oder unter Einsatz von Navigationshilfen;
- x) außergewöhnliche und Notverfahren, einschließlich simulierter Ausfälle der Luftfahrzeugausrüstung;
- xi) Einhaltung von Flugverkehrs- und Sprechfunkverkehrsverfahren;
- xii) Besonderheiten der Luftfahrzeugmuster oder Luftfahrzeugklassen;
- xiii) zusätzliche Schulung praktischer Fertigkeiten, die gegebenenfalls zur Minderung der Risiken bei bestimmten Tätigkeiten erforderlich sind.

1.e Nachweis und Aufrechterhaltung praktischer Fertigkeiten

1.e.1 Ein Pilot muss die Fähigkeit zur Durchführung der Verfahren und Übungen mit einem Kompetenzgrad nachweisen, der den im Luftfahrzeug ausgeführten Aufgaben angemessen ist. Es sind folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- (i) Führen des Luftfahrzeugs innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
- (ii) gleichmäßige und exakte Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
- (iii) gutes Urteilsvermögen und ordnungsgemäße Flugzeugführung;
- (iv) Anwendung der Luftfahrtkenntnisse;
- (v) Beherrschung des Luftfahrzeugs zu jedem Zeitpunkt des Fluges, sodass die erfolgreiche Durchführung der Verfahren oder Flugmanöver jederzeit gewährleistet ist.

1.e.2 Die praktischen Fertigkeiten müssen in angemessenem Umfang aufrechterhalten werden. Die Erfüllung dieser Anforderung ist durch regelmäßige Bewertungen, Prüfungen, Tests oder Kontrollen nachzuweisen. Die Häufigkeit von Prüfungen, Tests oder Kontrollen muss im Verhältnis zu dem mit der Tätigkeit verbundenen Risiko stehen.

1.f Sprachkenntnisse

Sofern das entsprechende Sicherheitsrisiko nicht durch andere Mittel gemindert werden kann, muss ein Luftfahrzeugführer Kenntnisse der englischen Sprache in folgendem Umfang nachweisen:

- (i) die Fähigkeit zum Verstehen von Wetterinformationsunterlagen,
- (ii) die Benutzung von Strecken-, An- und Abflugkarten und zugehörigen luftfahrttechnischen Informationsunterlagen und
- (iii) die Fähigkeit zur Verständigung mit anderen Besatzungsmitgliedern und Flugnavigationsdiensten in englischer Sprache in allen Flugphasen einschließlich Flugvorbereitung.

#### 1.g Synthetische Flugübungsgeräte

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

#### 1.h Ausbildungslehrgang

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

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

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

#### 1.i Lehrberechtigte

##### 1.i.1 Theoretische Ausbildung

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

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

##### 1.i.2 Flugpraktische Ausbildung und Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

Die flugpraktische Ausbildung und die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten müssen durch entsprechend qualifizierte Lehrer erfolgen. Sie müssen

- i) die für die zu vermittelnde Ausbildung angemessenen theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen besitzen,
- ii) eine geeignete Lehrmethodik anwenden können,
- iii) über Erfahrungen in der Vermittlung der Flugmanöver und -verfahren verfügen, für die die praktische Ausbildung erfolgen soll,
- iv) die Fähigkeit zur Vermittlung von Kenntnissen in den entsprechenden flugpraktischen Bereichen nachweisen, einschließlich Flugvor- und -nachbereitung sowie theoretischer Unterricht,
- v) regelmäßig an Auffrischungsschulungen teilnehmen, um sicherzustellen, dass die zu vermittelnden Kenntnisse immer dem aktuellen Stand entsprechen.

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

#### 1.j Prüfer

##### 1.j.1 Für die Beurteilung der Befähigung von Luftfahrzeugführern verantwortliche Personen müssen

- i) die Anforderungen für Fluglehrer erfüllen oder erfüllt haben,
- ii) befähigt sein, die Leistung eines Luftfahrzeugführers zu beurteilen und Flugprüfungen und Kontrollen durchzuführen.

#### 2. Ausbildungseinrichtungen

##### 2.a Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen

##### 2.a.1 Eine Einrichtung zur Ausbildung von Luftfahrzeugführern muss folgende Anforderungen erfüllen:

- i) Sie muss über alle Mittel verfügen, die für das mit ihrer Tätigkeit verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstungen, Werkzeuge und Material, schriftlich festgelegte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- ii) Sie führt ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und die Ausbildungsstandards ein, erhält das System aufrecht und strebt seine fortlaufende Verbesserung an.
- iii) Sie trifft gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die dauerhafte Einhaltung der oben genannten Anforderungen zu gewährleisten.

#### 3. Flugmedizinische Tauglichkeit

### 3.a Medizinische Kriterien

- 3.a.1 Alle Luftfahrzeugführer müssen in regelmäßigen Abständen ihre flugmedizinische Tauglichkeit für die Ausführung ihrer Aufgaben unter Berücksichtigung der Art der Tätigkeit nachweisen. Die Einhaltung der Anforderungen wird anhand einer geeigneten Beurteilung auf der Grundlage der besten flugmedizinischen Praxis nachgewiesen, wobei die Art der Tätigkeit und eine mögliche altersbedingte geistige und körperliche Leistungsminderung berücksichtigt wird.

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

- i) die zum Führen eines Luftfahrzeugs notwendigen Aufgaben auszuführen oder
- ii) die ihm zugewiesenen Aufgaben jederzeit zu erfüllen oder
- iii) seine Umgebung richtig wahrzunehmen.

- 3.a.2 Kann die flugmedizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, dürfen ausgleichende Maßnahmen ergriffen werden, die eine gleichwertige Flugsicherheit gewährleisten.

### 3.b Flugmedizinische Sachverständige

- 3.b.1 Ein flugmedizinischer Sachverständiger muss

- i) die Befähigung und Approbation als Arzt besitzen,
- ii) eine flugärztliche Ausbildung haben und regelmäßig an Auffrischkursen der Flugmedizin teilnehmen, um sicherzustellen, dass die Beurteilungsstandards eingehalten werden,
- iii) über praktische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Bedingungen verfügen, unter denen Luftfahrzeugführer ihre Aufgaben erfüllen.

### 3.c Flugmedizinische Zentren

- 3.c.1 Flugmedizinische Zentren müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- i) Sie verfügen über alle Mittel, die für das mit ihren Sonderrechten verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstungen, Werkzeuge und Material, schriftlich festgelegte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.
- ii) Sie führen ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und die flugmedizinischen Beurteilungsstandards ein, erhalten das System aufrecht und streben seine fortlaufende Verbesserung an.

- iii) Sie treffen gegebenenfalls Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, um die dauerhafte Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten.

#### ANHANG IV

##### Grundlegende Anforderungen an den Flugbetrieb gemäß Artikel 6b

1. Allgemeines
  - 1.a Ein Flug darf nur dann durchgeführt werden, wenn die Besatzungsmitglieder und gegebenenfalls das gesamte sonstige an der Vorbereitung und Durchführung des Fluges beteiligte Betriebspersonal mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Luftverkehrseinrichtungen gelten.
  - 1.b Ein Flug muss so durchgeführt werden, dass die im Flughandbuch oder erforderlichenfalls im Betriebshandbuch spezifizierten Betriebsverfahren für die Vorbereitung und Durchführung des Fluges befolgt werden. Hierzu müssen Prüflisten vorliegen, die von den Besatzungsmitgliedern je nach Gegebenheit in allen Betriebsphasen des Luftfahrzeugs unter normalen und außergewöhnlichen Bedingungen sowie in Notfällen benutzt werden. Für alle nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Notfälle müssen Verfahren festgelegt werden.
  - 1.c Vor jedem Flug sind die Aufgaben und Pflichten jedes Besatzungsmitglieds festzulegen. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer ist für den Betrieb und die Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie für die Sicherheit aller an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtstücke verantwortlich.
  - 1.d Gegenstände oder Stoffe, die eine wesentliche Gefährdung für die Gesundheit, die Sicherheit, Sachwerte oder die Umwelt darstellen können, wie zum Beispiel gefährliche Güter, Waffen und Munition, dürfen in keinem Luftfahrzeug mitgeführt werden, sofern nicht besondere Sicherheitsvorkehrungen und -anweisungen zur Minderung der damit verbundenen Risiken zur Anwendung kommen.
  - 1.e Alle Daten, Dokumente, Unterlagen und Informationen, die zur Aufzeichnung der Einhaltung der in Ziffer 5.c genannten Bedingungen benötigt werden, sind für jeden Flug bereitzustellen und für einen der Art des Betriebs angemessenen Mindestzeitraum aufzubewahren.
2. Flugvorbereitung
  - 2.a Ein Flug darf nur angetreten werden, wenn mit allen verfügbaren Mitteln festgestellt worden ist, dass alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:
    - 2.a.1 Für die Durchführung des Fluges sind unter Berücksichtigung der vorhandenen AIS-Unterlagen alle geeigneten Einrichtungen vorhanden, die unmittelbar für den Flug und für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind, einschließlich Sprechfunkeinrichtungen und Navigationshilfen.

- 2.a.2 Die Besatzung muss mit der Unterbringung und dem Gebrauch der jeweiligen Sicherheits- und Notausrüstung vertraut sein, und die Fluggäste müssen darüber unterrichtet sein. Mithilfe konkreter Angaben müssen der Besatzung und den Fluggästen ausreichende weitergehende Informationen zu Notverfahren und zum Gebrauch der Sicherheitsausrüstung bereitgestellt werden.
- 2.a.3 Der verantwortliche Luftfahrzeugführer muss sich davon überzeugt haben, dass
- i) das Luftfahrzeug gemäß Ziffer 6 lufttüchtig ist,
  - ii) das Luftfahrzeug, sofern erforderlich, ordnungsgemäß registriert ist und sich die entsprechenden Zeugnisse an Bord befinden,
  - iii) die gemäß Ziffer 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 geregelt 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,
  - vi) die in Ziffer 4 genannten Betriebsgrenzen des Luftfahrzeuges während des Fluges zu keiner Zeit überschritten werden.
- 2.a.4 Die Flugbesatzung muss über Informationen zu den Wetterbedingungen am Startflugplatz, am Bestimmungsort und gegebenenfalls an Ausweichflugplätzen sowie entlang der Flugstrecke verfügen. Besondere Aufmerksamkeit ist unter Umständen gefährlichen atmosphärischen Bedingungen zu schenken.
- 2.a.5 Bei Flügen in bekannte oder zu erwartende Vereisungsbedingungen muss das Luftfahrzeug für den sicheren Betrieb unter diesen Bedingungen zugelassen, ausgerüstet und/oder vorbereitet sein.
- 2.a.6 Für einen Flug nach Sichtflugregeln müssen die Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke eine Einhaltung dieser Flugregeln ermöglichen. Für einen Flug nach Instrumentenflugregeln müssen ein Bestimmungsort und gegebenenfalls ein oder mehrere Ausweichflugplätze ausgewählt werden, auf denen das Luftfahrzeug landen kann, und zwar unter besonderer Berücksichtigung der Wettervorhersagen, der Verfügbarkeit einer Flugnavigationsausrüstung, der Verfügbarkeit von Bodeneinrichtungen sowie der Instrumentenflugverfahren, die von dem Staat zugelassen sind, in dem sich der Bestimmungsort und/oder Ausweichflugplatz befindet.
- 2.a.7 Die an Bord mitgeführte Kraftstoff- und Ölmenge muss ausreichen, um den beabsichtigten Flug sicher durchführen zu können, wobei die Wetterbedingungen, etwaige die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussende Elemente sowie erwartete Verzögerungen während des Fluges zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus muss

für unvorhergesehenen Mehrverbrauch eine Kraftstoffreserve mitgeführt werden. Gegebenenfalls sind Verfahren für das Kraftstoffmanagement während des Fluges festzulegen.

### 3. Flugbetrieb

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

3.a.1 Je nach Luftfahrzeugmuster muss jedes Besatzungsmitglied bei Start und Landung, und wenn es der verantwortliche Luftfahrzeugführer aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, auf seinem Platz sitzen und je nach Luftfahrzeugmuster mit dem vorhandenen Haltesystem angeschnallt sein.

3.a.2 Alle Flugbesatzungsmitglieder, die für den Dienst im Cockpit erforderlich sind, müssen mit angelegtem Sicherheitsgurt auf ihrem Platz verbleiben, es sei denn, eine Abwesenheit ist während des Fluges aus physiologischen oder operativen Gründen erforderlich.

3.a.3 Je nach Luftfahrzeugmuster muss der verantwortliche Luftfahrzeugführer bei Start und Landung, während des Rollens und wenn er es aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, dafür sorgen, dass jeder Fluggast an Bord einen Sitz oder eine Liege einnimmt und ordnungsgemäß durch den Anschnallgurt gesichert ist.

3.a.4 Ein Flug ist so durchzuführen, dass in allen Flugphasen ein ausreichender Abstand zu anderen Luftfahrzeugen aufrechterhalten wird und eine angemessene Hindernisfreiheit sichergestellt ist. Dieser Abstand muss mindestens der in den geltenden Luftverkehrsregeln festgelegten Staffelung entsprechen.

3.a.5 Ein Flug darf nur dann fortgesetzt werden, wenn die bekannten Bedingungen weiterhin mindestens den in Ziffer 2 genannten Bedingungen entsprechen. Bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln darf zudem ein Anflug auf einen Flugplatz unterhalb bestimmter Höhen oder über eine bestimmte Position hinaus nicht fortgesetzt werden, wenn die vorgeschriebenen Sichtkriterien nicht erfüllt sind.

3.a.6 Bei einem Notfall muss der verantwortliche Luftfahrzeugführer dafür sorgen, dass alle Fluggäste den Umständen entsprechende Notanweisungen erhalten.

3.a.7 Der verantwortliche Luftfahrzeugführer muss alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Folgen eines renitenten Verhaltens von Fluggästen für den Flug auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

3.a.8 Ein Luftfahrzeug darf nur dann auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes gerollt werden bzw. sein Rotor darf nur dann laufen, wenn die das Luftfahrzeug führende Person ausreichend qualifiziert ist.

3.a.9 Das vorgeschriebene Kraftstoffmanagement während des Fluges ist gegebenenfalls anzuwenden.

### 4. Flugzeugleistung und Betriebsgrenzen



- 4.a Ein Luftfahrzeug ist in Übereinstimmung mit seinen Lufttüchtigkeitsunterlagen und allen damit zusammenhängenden Betriebsverfahren und Betriebsgrenzen zu betreiben, wie sie im genehmigten Flughandbuch bzw. gleichwertigen Unterlagen aufgeführt sind. Das Flughandbuch bzw. gleichwertige Unterlagen müssen der Besatzung zur Verfügung stehen und für jedes Luftfahrzeug auf dem aktuellen Stand gehalten werden.
- 4.b Das Luftfahrzeug muss in Übereinstimmung mit den geltenden Umweltschutzvorschriften betrieben werden.
- 4.c Ein Flug darf nur dann angetreten oder fortgesetzt werden, wenn bei der geplanten Betriebsmasse und unter Berücksichtigung sämtlicher Faktoren, die die Leistung des Luftfahrzeugs wesentlich beeinflussen, die für das Luftfahrzeug geplante Leistung die Durchführung aller Flugphasen innerhalb der entsprechenden Entfernungen/Gebiete und Hindernisfreiheiten zulässt. Zu den Leistungsfaktoren, die Start, Reiseflug und Landeanflug/Landung wesentlich beeinflussen, zählen insbesondere:
- i) Betriebsverfahren,
  - ii) Druckhöhe am Flugplatz,
  - iii) Temperatur,
  - iv) Wind,
  - v) Größe, Neigung und Zustand des Start-/Landebereichs,
  - vi) Zustand der Zelle, der Triebwerke oder der Bordanlagen unter Berücksichtigung möglicher Defekte.
- 4.c.1 Diese Faktoren sind direkt als Betriebsparameter oder indirekt durch Toleranzen oder Spannen zu berücksichtigen, die bei der Planung von Leistungsdaten je nach Betriebsart bereitgestellt werden.
5. Instrumente, Daten und Ausrüstung
- 5.a Ein Luftfahrzeug muss unter Berücksichtigung der für die jeweilige Flugphase geltenden Luftverkehrsregeln und Luftverkehrsvorschriften mit allen für den beabsichtigten Flug notwendigen Navigations-, Kommunikations- und sonstigen Ausrüstungen ausgestattet sein.
- 5.b Gegebenenfalls muss ein Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der mit den Fluggebieten, den zu fliegenden Strecken, der Flughöhe und der Flugdauer verbundenen Risiken mit allen erforderlichen Sicherheits-, medizinischen, Räumungs- und Überlebensausrüstungen ausgestattet sein.
- 5.c Alle für die Durchführung des Fluges durch die Besatzung erforderlichen Daten müssen unter Berücksichtigung der geltenden Luftverkehrsvorschriften, Luftverkehrsregeln, Flughöhen und Fluggebiete auf dem neuesten Stand und an Bord des Luftfahrzeugs verfügbar sein.

6. Erhaltung der Lufttüchtigkeit
- 6.a Das Luftfahrzeug darf nur dann betrieben werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- i) das Luftfahrzeug befindet sich in einem lufttüchtigen Zustand,
  - ii) die für den beabsichtigten Flug erforderliche Betriebs- und Notausrüstung ist betriebsbereit,
  - iii) das Lufttüchtigkeitszeugnis des Luftfahrzeugs ist gültig und
  - iv) die Instandhaltung des Luftfahrzeugs wurde in Übereinstimmung mit dem Instandhaltungsprogramm durchgeführt.
- 6.b Vor jedem Flug ist durch eine Vorflugkontrolle festzustellen, ob das Luftfahrzeug für den beabsichtigten Flug tauglich ist.
- 6.c Das Instandhaltungsprogramm muss insbesondere Instandhaltungsarbeiten und -abstände enthalten, vor allem diejenigen, die in den Anweisungen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit vorgeschrieben sind.
- 6.d Das Luftfahrzeug darf nur betrieben werden, wenn es von entsprechend qualifizierten Personen oder Organisationen instand gehalten und zum Betrieb freigegeben wurde. Die Freigabebescheinigung muss insbesondere die wesentlichen Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung enthalten.
- 6.e Alle Unterlagen zum Nachweis der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs sind so lange aufzubewahren, bis auf die darin enthaltenen Informationen neue Informationen mit gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe gefolgt sind, jedoch nicht weniger als ein Jahr lang bei ausführlichen Instandhaltungsaufzeichnungen. Wird ein Luftfahrzeug auf Dauer außer Betrieb gestellt, so gilt eine Mindestaufbewahrungszeit von 90 Tagen. Bei einem angemieteten Luftfahrzeug sind alle Unterlagen zum Nachweis der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs mindestens für die Dauer des Mietverhältnisses aufzubewahren.
- 6.f Alle Änderungen und Reparaturen müssen die grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit erfüllen. Die Nachweisdaten für die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsanforderungen sind aufzubewahren.
7. Besatzungsmitglieder
- 7.a Bei der Festlegung der Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung ist Folgendes zu berücksichtigen:
- i) die Zulassungsbeschränkungen des Luftfahrzeugs, gegebenenfalls einschließlich der entsprechenden Vorführung der Noträumung,
  - ii) die Auslegung des Luftfahrzeugs und
  - iii) die Art und Dauer des Betriebs.

- 7.b Flugbegleiter müssen
- i) regelmäßig geschult und geprüft werden, damit sie eine angemessene Befähigung zur Ausführung der ihnen zugewiesenen Sicherheitsaufgaben erlangen und aufrechterhalten und
  - ii) in regelmäßigen Abständen auf ihre flugmedizinische Tauglichkeit zur sicheren Ausführung ihrer Sicherheitsaufgaben hin untersucht werden. Die Erfüllung der Anforderungen ist durch eine geeignete Beurteilung auf der Grundlage der besten flugmedizinischen Praxis nachzuweisen.
- 7.c Der verantwortliche Luftfahrzeugführer muss befugt sein, alle erforderlichen Anweisungen für die Gewährleistung des Betriebs und der Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie der an Bord befindlichen Personen und/oder Sachen zu geben und die dafür geeigneten Maßnahmen zu treffen.
- 7.d In einem Notfall, der den Betrieb oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs und/oder der Personen an Bord gefährdet, muss der verantwortliche Luftfahrzeugführer alle Maßnahmen ergreifen, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet. Werden dabei örtliche Vorschriften oder Verfahren verletzt, muss der verantwortliche Luftfahrzeugführer für eine entsprechende unverzügliche Benachrichtigung der zuständigen örtlichen Behörden sorgen.
- 7.e Außergewöhnliche Notsituationen dürfen nicht simuliert werden, wenn sich Fluggäste oder Fracht an Bord befinden.
- 7.f Ein Besatzungsmitglied darf nicht zulassen, dass die Erfüllung seiner Aufgaben/seine Entscheidungsfähigkeit aufgrund der Auswirkungen von Müdigkeit, Ermüdungserscheinungen, Schlafmangel, Anzahl der Flugsektoren, Nacharbeit usw. so beeinträchtigt wird, dass die Flugsicherheit gefährdet ist. Die Ruhezeiten müssen den Besatzungsmitgliedern ausreichend Zeit zur Erholung von den Auswirkungen des vorangegangenen Dienstes geben, so dass sie zu Beginn des darauf folgenden Flugdienstzeitraums gut ausgeruht sind.
- 7.g Ein Besatzungsmitglied darf den zugeteilten Dienst an Bord eines Luftfahrzeugs nicht antreten, wenn es unter Einwirkung psychoaktiver Substanzen oder Alkohol steht oder wenn es aufgrund einer Verletzung, Ermüdung, der Wirkung von Medikamenten, einer Erkrankung oder ähnlichen Ursachen dienstuntauglich ist.
8. Zusätzliche Anforderungen für den gewerblichen Betrieb und für den Betrieb technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge
- 8.a Der gewerbliche Betrieb und der Betrieb technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge dürfen nur erfolgen, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- 8.a.1 Der Betreiber verfügt durch Verträge direkt oder indirekt über die für den Umfang und das Spektrum des Betriebs erforderlichen Mittel. Hierzu zählen unter anderem: Luftfahrzeuge, Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, schriftlich festgelegte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.

- 8.a.2 Der Betreiber setzt nur entsprechend befähigtes und geschultes Personal ein und führt ständig Schulungs- und Überprüfungsprogramme für die Besatzungsmitglieder und anderes einschlägiges Personal durch.
- 8.a.3 Der Betreiber erstellt eine Mindestausrüstungsliste (MEL) oder ein gleichwertiges Dokument unter Berücksichtigung folgender Voraussetzungen:
- i) das Dokument muss Anweisungen für den Betrieb des Luftfahrzeugs unter spezifizierten Bedingungen enthalten, unter denen bestimmte Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen bei Antritt des Fluges abgeschaltet sind,
  - ii) das Dokument muss für jedes einzelne Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebs- und Instandhaltungsbedingungen des Betreibers erstellt werden und
  - iii) die Mindestausrüstungsliste (MEL) muss auf der Grundlage der Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL), sofern diese vorhanden ist, erstellt werden und darf nicht weniger einschränkend sein als die MMEL.
- 8.a.4 Der Betreiber führt ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen für den Betrieb zu gewährleisten, und strebt die fortlaufende Verbesserung dieses Systems an.
- 8.a.5 Der Betreiber legt ein Unfallverhütungs- und Sicherheitsprogramm einschließlich einer Regelung für die Meldung von Vorfällen fest, die im Rahmen des Managementsystems zu verwenden ist, um einen Beitrag zur ständigen Verbesserung der Betriebssicherheit zu leisten.
- 8.b Der gewerbliche Betrieb und der Betrieb technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge dürfen nur gemäß einem Betriebshandbuch des Betreibers erfolgen. Dieses Handbuch muss alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren für sämtliche betriebene Luftfahrzeuge enthalten, die für das Betriebspersonal zur Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich sind. Beschränkungen hinsichtlich Flugzeit, Flugdienstzeiträumen und Ruhezeiten für die Besatzungsmitglieder sind auszuweisen. Das Betriebshandbuch und seine überarbeiteten Fassungen müssen mit dem genehmigten Flughandbuch im Einklang stehen und gegebenenfalls geändert werden.
- 8.c Der Betreiber muss gegebenenfalls Verfahren festlegen, um die Folgen eines renitenten Verhaltens von Fluggästen für den sicheren Flugbetrieb auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
- 8.d Der Betreiber muss an das Luftfahrzeug und die Art des Betriebs angepasste Sicherheitsprogramme erarbeiten und aufrechterhalten, die insbesondere Folgendes umfassen:
- i) Sicherheit des Cockpits,
  - ii) Prüfliste zur Durchsuchung des Luftfahrzeugs,
  - iii) Schulungsprogramme,

- iv) Schutz von elektronischen und Computersystemen zur Verhinderung eines vorsätzlichen Eingriffs in das System und seiner Zerstörung und
- v) Meldeverfahren bei widerrechtlichen Eingriffen.

Wenn Sicherheitsmaßnahmen die technische Betriebssicherheit beeinträchtigen können, sind die Risiken zu bewerten und geeignete Verfahren zur Minderung der Sicherheitsrisiken zu entwickeln; dazu ist unter Umständen der Einsatz einer Spezialausrüstung erforderlich.

- 8.e Der Betreiber muss einen Luftfahrzeugführer aus der Flugbesatzung als verantwortlichen Luftfahrzeugführer benennen.
- 8.f Um Ermüdungen zu verhindern, ist ein Dienstplansystem aufzustellen. Für einen Flug oder eine Abfolge von Flügen sind im Rahmen dieses Dienstplansystems die Flugzeit, Flugdienstzeiträume, Dienstzeiträume und angepasste Ruhezeiten vorzusehen. Bei innerhalb des Dienstplansystems festgelegten Beschränkungen sind alle wichtigen Faktoren zu berücksichtigen, die zu Ermüdung beitragen, wie insbesondere die Anzahl der Flugsektoren, eine Überschreitung von Zeitzonen, Schlafmangel, die Unterbrechung des 24-Stunden-Rhythmus, Nachtstunden, Standorte, kumulative Dienstzeit für bestimmte Zeiträume, Teilung zugewiesener Aufgaben zwischen Besatzungsmitgliedern sowie auch die Bereitstellung aufgestockter Besatzungen.
- 8.g Die in den Ziffern 6.a., 6.d. und 6.e. angeführten Aufgaben müssen von einer für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisation kontrolliert werden, die neben den in Anhang I Ziffer 3.a genannten Anforderungen folgende Bedingungen erfüllen muss:
  - i) Sie muss zur Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen unter ihrer Verantwortung befähigt sein oder einen Vertrag mit einer befähigten Organisation für diese Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen abgeschlossen haben.
  - ii) Sie muss ein Organisationshandbuch erstellen, in dem für den Gebrauch durch das betreffende Personal und dessen Anleitung eine Beschreibung aller Verfahren der Organisation zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten sind, gegebenenfalls einschließlich einer Beschreibung der Verwaltungsvereinbarungen zwischen der Organisation und der zugelassenen Instandhaltungsorganisation.

## ANHANG V

### Kriterien für qualifizierte Stellen gemäß Artikel 9a

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte weder an Entwurf, Herstellung, Vertrieb oder Instandhaltung der Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, Komponenten oder Systeme, noch an deren Betrieb, Leistungserbringung oder Nutzung beteiligt sein. Ein Austausch technischer

Informationen zwischen den beteiligten Organisationen und der qualifizierten Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.

2. Die Stelle und das Personal, die für die Zulassungen zuständig sind, müssen ihre Aufgaben mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und fachlichen Kompetenz wahrnehmen und dürfen keinerlei Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteil oder die Ergebnisse ihrer Untersuchungen beeinträchtigen könnte, insbesondere von Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Zulassung betroffen sind.
3. Die Stelle muss ausreichendes Personal beschäftigen und über die erforderlichen Mittel verfügen, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit dem Zulassungsverfahren verbunden sind, wahrzunehmen. Sie muss auch Zugang zu der Ausrüstung haben, die für außergewöhnliche Prüfungen benötigt wird.
4. Das mit den Untersuchungen betraute Personal muss folgende Voraussetzungen erfüllen:
  - eine umfassende fachliche und berufliche Ausbildung,
  - eine ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Zulassungsaufgaben und eine ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet,
  - die nötige Befähigung zur Erstellung der Erklärungen, Unterlagen und Berichte, mit denen die Durchführung der Untersuchungen nachgewiesen wird.
5. Die Unparteilichkeit des Untersuchungspersonals muss gewährleistet sein. Seine Vergütung darf weder von der Zahl der durchgeführten Untersuchungen noch von deren Ergebnis abhängen.
6. Die Stelle muss haftpflichtversichert sein, sofern nicht der Mitgliedstaat nach innerstaatlichem Recht für die Stelle haftet.
7. Das Personal der Stelle ist hinsichtlich aller Informationen, von denen es in Durchführung seiner Aufgaben gemäß dieser Verordnung Kenntnis erlangt, zur Verschwiegenheit verpflichtet.“

## LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

### 1. NAME OF THE PROPOSAL:

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1592/2002 of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency.

### 2. ABM / ABB FRAMEWORK

0602 – Inland, air and maritime transport.

### 3. BUDGET LINES

3.1. **Budget lines (operational lines and related technical and administrative assistance lines (ex- B.A lines)) including headings :**

06 02 01 (European Aviation Safety Agency)

3.2. **Duration of the action and of the financial impact:**

Unlimited period (annual contribution)

3.3. Budgetary characteristic (*add rows if necessary*):

Budget line	Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
060201	Non-comp	Diff <sup>25</sup>	NO	YES <sup>26</sup>	NO	No 3

---

<sup>25</sup> Differentiated appropriations.

<sup>26</sup> Participation of European third countries associated with the Agency (Switzerland, Norway and Iceland).

#### 4. SUMMARY OF RESOURCES

##### 4.1. Financial Resources

##### 4.1.1. Summary of commitment appropriations (CA) and payment appropriations (PA)

EUR million (to 3 decimal places)

Expenditure type	Section No		Year	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 and later	Total
------------------	------------	--	------	-------	-------	-------	-------	---------------	-------

##### Operational expenditure<sup>27</sup>

Commitment Appropriations (CA)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Payment Appropriations (PA)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

##### Administrative expenditure within reference amount<sup>28</sup>

Technical and administrative assistance (NDA)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

##### TOTAL REFERENCE AMOUNT<sup>29</sup>

Commitment Appropriations		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Payment Appropriations		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

##### Administrative expenditure not included in reference amount<sup>30</sup>

<sup>27</sup> Expenditure that does not fall under Chapter xx 01 of the Title xx concerned.

<sup>28</sup> Expenditure within Article xx 01 04 of Title xx.

<sup>29</sup> On the basis of the average cost of EASA staff in 2005, all expenditure included (salaries and benefits, missions, equipment and accommodation), i.e. 112 260 euros per agent, indexed by 2% a year and reduced by the contribution of European third countries associated with the EASA (see table on page 3).

<sup>30</sup> Expenditure within Chapter xx 01, other than Articles xx 01 04 or xx 01 05.



Human resources and associated expenditure (NDA) <sup>31</sup>	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
Administrative costs, other than human resources and associated costs, not included in reference amount (NDA) <sup>32</sup>	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

### Total indicative financial cost of intervention

<b>TOTAL CA including cost of Human Resources</b>		a+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
<b>TOTAL PA including cost of Human Resources</b>		b+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

### Co-financing details

If the proposal involves co-financing by Member States, or other bodies (please specify which), an estimate of the level of this co-financing should be indicated in the table below (additional lines may be added if different bodies are foreseen for the provision of the co-financing):

*EUR million (to 3 decimal places)*

Cofinancing body		Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 and later	Total
European third countries <sup>33</sup>	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
<b>TOTAL CA including cofinancing</b>	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

<sup>31</sup> See table 8.2.5.

<sup>32</sup> See table 8.2.6.

<sup>33</sup> Participation of European third countries associated with the EASA under Article 55 of Regulation No 1592/2002. This participation is estimated at 7% of the Agency's budget, excluding revenue from fees.

4.1.2. Compatibility with Financial Programming

- Proposal is compatible with existing financial programming.
- Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.
- Proposal may require application of the provisions of the interinstitutional agreement<sup>34</sup> (i.e. flexibility instrument or revision of the financial perspective).

4.1.3. Financial impact on revenue

- Proposal has no financial impact on revenue
- Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

*EUR million (to one decimal place)*

Budget line	Revenue	Prior to action [Year n-1]	Situation following action							
			[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3 ]	[n+4]	[n+5] <sup>35</sup>		
	<i>a) Revenue in absolute terms</i>									
	<i>b) Change in revenue</i>	$\Delta$								

***(Please specify each revenue budget line involved, adding the appropriate number of rows to the table if there is an effect on more than one budget line.)***

4.2. Human Resources FTE (including officials, temporary and external staff) – see detail under point 8.2.1.

This table shows the requirements of the EASA (20 temporary agents) and the Commission (1 official) created by implementation of the proposed measure.

Annual requirements	Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 and later
Total number of human resources	20	20	20	20	20	20

<sup>34</sup> See points 19 and 24 of the interinstitutional agreement.

<sup>35</sup> Additional columns should be added if necessary i.e. if the duration of the action exceeds 6 years.

## 5. CHARACTERISTICS AND OBJECTIVES

**Details of the context of the proposal are required in the Explanatory Memorandum. This section of the Legislative Financial Statement should include the following specific complementary information:**

### 5.1. Need to be met in the short or long term

In the internal air transport market there is a need to improve the overall level of safety and further harmonise the conditions of competition between operators.

### 5.2. Value-added of Community involvement and coherence of the proposal with other financial instruments and possible synergy

Uniformly applied, mandatory Community rules will achieve the desired harmonisation.

### 5.3. Objectives, expected results and related indicators of the proposal in the context of the ABM framework

To harmonise the rules concerning air operations, pilot licensing and the safety of third-country aircraft. Everyone will benefit from the improvement of aviation safety, whether they are travelling by plane or on the ground. Operators will benefit from the harmonisation of the conditions of competition. Lastly, the automatic recognition of flight crew licences will give mobility to this category of personnel, which will be good for them and for their employers.

### 5.4. Method of implementation (indicative)

Show below the method(s)<sup>36</sup> chosen for the implementation of the action.

#### *Centralised management*

directly by the Commission

indirectly by delegation to:

Executive Agencies,

Bodies set up by the Communities as referred to in Art. 185 of the Financial Regulation,

National public-sector bodies/bodies with public-service mission.

---

<sup>36</sup> If more than one method is indicated please provide additional details in the "Relevant comments" section of this point.

*Shared or decentralised management*

With Member States

With third countries

*Joint management with international organisations (please specify)*

Relevant comments:

The Commission and the European Aviation Safety Agency will be jointly involved in the implementation of the measures introduced by this Regulation.

## **6. MONITORING AND EVALUATION**

### 6.1. Monitoring system

Each year, the work of the EASA is monitored and evaluated in the annual general report (for the previous year) and the work programme (for the following year). These two documents are adopted by the Agency's Management Board and sent to the European Parliament, the Council, the Commission, the Court of Auditors and the Member States.

### 6.2. Evaluation

#### 6.2.1. Ex-ante evaluation

In accordance with the provisions of Regulation (EC) No 1592/2002, the Commission asked the EASA for its opinion on extending the scope of this Regulation to cover air operations, flight crew licensing and the safety of third-country aircraft. The Agency, in accordance with its internal rules and international practice in this area, carried out extensive consultation of all the interested parties and took account of the comments it received before delivering its opinion. On 27 April 2004 it published a consultation document on "the applicability, basic principles and essential requirements for pilot proficiency and air operations and for the regulation of third country aircraft operated by third country operators" (NPA N° 2/2004) on its website ([www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)). Between 30 April and 31 July 2004, 1 695 comments on the document were submitted by 93 individuals, national authorities, undertakings and organisations. An overwhelming majority of the parties consulted were in favour of introducing common rules on air operations, flight crew licensing and the safety of third-country aircraft. On the basis of these comments, the EASA examined the question and sent the Commission its opinion on 15 December 2004 (Opinion No 3/2004).

The Commission assessed the impact of extending the common rules to air operations, pilot licensing and the safety of third-country aircraft, to check whether it was appropriate and see how it could be done. The study supported the views of the legislator, the interested parties and the EASA, who were in favour of extending the scope of Regulation (EC) No 1592/2002 to cover these areas.

6.2.2. Measures taken following an intermediate/ex-post evaluation (lessons learned from similar experiences in the past)

6.2.3. Terms and frequency of future evaluation

Every five years, an independent external evaluation is carried out to see how well the EASA has fulfilled its tasks and evaluate the impact of the common rules and the Agency's work on the general level of aviation safety.

## **7. ANTI-FRAUD MEASURES**

The Executive Director implements the Agency's budget. Each year, he presents detailed accounts for the previous year showing revenue and expenditure to the Commission, the Court of Auditors and the Agency's Management Board. In addition, the Commission's internal auditor has the same terms of reference with respect to the EASA as it does with respect to the Commission departments, and the Agency has an internal audit system similar to that of the Commission.

Regulation (EC) No 1073/1999 of the European Parliament and of the Council of 25 May 1999 concerning investigations conducted by the European Anti-Fraud Office (OLAF), and the interinstitutional agreement of 25 May 1999 concerning internal investigations conducted by OLAF apply without restriction to the EASA.

## 8. DETAILS OF RESOURCES

### 8.1. Objectives of the proposal in terms of their financial cost

*Commitment appropriations in EUR million (to 3 decimal places)*

Headings of Objectives, actions and outputs should be provided	Type of output	Av. cost	Year n		Year n+1		Year n+2		Year n+3		Year n+4		Year n+5 and later		TOTAL	
			No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost
OPERATIONAL OBJECTIVE No1 <sup>37</sup> ...	Development of common rules concerning air operations, pilot licensing and the safety of third-country aircraft															
<b>Action 1</b> .....	Rulemaking		1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290			7,368
<b>Action 2</b> .....	Standardisation		1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321			7,548
<b>Action 3</b> .....	Tech. assistance		0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534			3,053
Sub-total Objective 1				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972
<b>TOTAL COST</b>				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972

<sup>37</sup>

As described in part 5.3.

## 8.2. Administrative expenditure

This expenditure is covered by the appropriations allocated annually to the Commission's authorising department.

### 8.2.1. Number and type of human resources

Types of post		Staff to be assigned to the management of the action using existing and/or additional resources ( <b>number of posts/FTEs</b> )					
		Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5
Official <sup>38</sup> (XX 01 01) (new post)	A*/ AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/ AST						
Staff financed <sup>39</sup> by Art. XX 01 02							
Other staff financed <sup>40</sup> by Art. XX 01 04/05							
<b>TOTAL</b>							

### 8.2.2. Description of tasks deriving from the action

Preparation of technical rules and regulations, and implementation of these regulations, including technical and administrative assistance and standardisation inspections.

### 8.2.3. Sources of human resources (statutory)

*(When more than one source is stated, please indicate the number of posts originating from each of the sources).*

- Posts currently allocated to the management of the programme to be replaced or extended
- Posts pre-allocated within the APS/PDB exercise for year n
- Posts to be requested in the next APS/PDB procedure
- Posts to be redeployed using existing resources within the managing service (internal redeployment)

<sup>38</sup> Cost of which is NOT covered by the reference amount.

<sup>39</sup> Cost of which is NOT covered by the reference amount.

<sup>40</sup> Cost of which is included within the reference amount.

- Posts required for year n although not foreseen in the APS/PDB exercise of the year in question

8.2.4. Other administrative expenditure included in reference amount (XX 01 04/05 – Expenditure on administrative management)

*EUR million (to 3 decimal places)*

Budget line (number and heading)	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later	TOTAL
<b>1. Technical and administrative assistance (including related staff costs)</b>	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Executive agencies <sup>41</sup>							
Other technical and administrative assistance							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
<b>Total technical and administrative assistance</b>							

<sup>41</sup> Reference should be made to the specific legislative financial statement for the Executive Agency/Agencies concerned.



8.2.5. Financial cost of human resources and associated costs not included in the reference amount

*EUR million (to 3 decimal places)*

Type of human resources	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later
Officials and temporary staff (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Staff financed by Art XX 01 02 (auxiliary, END, contract staff, etc.)  (specify budget line)						
<b>Total cost of human resources and associated costs (NOT in reference amount)</b>						

Calculation – *Officials and temporary agents*

*Reference should be made to Point 8.2.1, if applicable*

One official at the rate of 108 000 euros (2005) indexed by 2% a year

Calculation - *Staff financed under Art. XX 01 02*

*Reference should be made to Point 8.2.1, if applicable*

8.2.6. Other administrative expenditure not included in reference amount

EUR million (to 3 decimal places)

	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Meetings and conferences							
XX 01 02 11 03 - Committees <sup>42</sup>	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Studies and consultations							
XX 01 02 11 05 – Information systems							
<b>2. Total other management expenditure (XX 01 02 11)</b>							
<b>3. Other expenditure of an administrative nature</b> (specify including reference to budget line)							
<b>Total administrative expenditure, other than human resources and associated costs (NOT included in reference amount)</b>							

Calculation – *Other administrative expenditure not included in reference amount*

Meeting of the Committee set up under Article 54 of Regulation No 1592/2002, on the basis of 2 meetings of 40 experts a year, at the rate of 650 euros per meeting per expert (2005) indexed by 2% a year.

<sup>42</sup> Specify the type of committee and the group to which it belongs.