

**DE**

**DE**

**DE**

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom ( )**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit zur Ausdehnung des Geltungsbereichs der Verordnung auf die Regelung des Flugbetriebs, der Lizenzierung von Piloten und von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten**

**(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>1</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen<sup>3</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags<sup>4</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im zweiten Erwägungsgrund der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002<sup>5</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; in Artikel 7 dieser Verordnung wird die Kommission aufgefordert, 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) Der Anwendungsbereich von Gemeinschaftsmaßnahmen ist klar zu umreißen, damit von dieser Verordnung erfasste Personen, Organisationen und Erzeugnisse und Vorschriften für ihre Durchführung eindeutig feststellbar sind; dieser

---

<sup>1</sup> Noch nicht veröffentlicht.

<sup>2</sup> Noch nicht veröffentlicht.

<sup>3</sup> Noch nicht veröffentlicht.

<sup>4</sup> Noch nicht veröffentlicht.

<sup>5</sup> ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1.

Anwendungsbereich lässt sich durch Verweis auf eine Liste von Luftfahrzeugen besser umreißen, deren Betrieb von Gemeinschaftsmaßnahmen ausgeschlossen ist; für diese Zwecke sollte die Liste ausgeschlossener Luftfahrzeuge gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 verwendet werden, die zur besseren Verständlichkeit entsprechend zu ändern ist.

- (3) Europäischen Bürgern sollte jederzeit ein hohes und einheitliches Schutzniveau zuteil werden; Drittlandluftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet, aus dem Hoheitsgebiet oder innerhalb des Hoheitsgebiets eingesetzt werden, in dem der EG-Vertrag gilt, sollten einer angemessenen Aufsicht auf Gemeinschaftsebene unterstellt werden.
- (4) Die Gemeinschaft sollte im Einklang mit den durch das Abkommen von Chicago gesetzten Normen grundlegende Anforderungen festlegen, die für Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind, sowie für Personen und Erzeugnisse, die an der Ausbildung und der flugmedizinischen Untersuchung von Piloten beteiligt sind, gelten; derartige Anforderungen sollten gegebenenfalls auch für die Regelung von Flugingenieuren aufgestellt werden. Die Kommission sollte ermächtigt werden, die erforderlichen Durchführungsvorschriften zu erarbeiten.
- (5) Für das wirksame Funktionieren einer gemeinschaftlichen Sicherheit in der Zivilluftfahrt in den von der Verordnung erfassten Bereichen ist eine stärkere Zusammenarbeit zwischen der Gemeinschaft, den Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erforderlich, um die Sicherheit gefährdende Zustände festzustellen und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.
- (6) 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; die Abgabe derartiger Meldungen würde durch die Errichtung einer Sanktionen ausschließenden Umgebung erleichtert; auf der Ebene der Mitgliedstaaten sollten geeignete Maßnahmen zum Schutz dieser Informationen und ihrer Überbringer ergriffen werden.
- (7) Im Einklang mit den Prinzipien des guten Regierens sollten entsprechen akkreditierte Bewertungsstellen zur Erteilung von Lizenzen für Piloten im Freizeitluftverkehr berechtigt sein.
- (8) Um der Gemeinschaft in angemessener Weise behilflich sein zu können, sollte die Europäische Agentur für Flugsicherheit in der Lage sein, selbst Zulassungen und Zeugnisse für Personen, Organisationen und Erzeugnisse nach Maßgabe dieser Verordnung zu erteilen, wenn zentrale Maßnahmen effizienter sind als eine Zulassung auf der Ebene der Mitgliedstaaten; aus dem gleichen Grund sollte es der Agentur gestattet sein, Entscheidungen hinsichtlich des Luftfahrzeugbetriebs, der Befähigung der Besatzung oder der Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten zu treffen, wenn es sich dabei um die beste Möglichkeit handelt, für Einheitlichkeit zu sorgen und das Funktionieren des Binnenmarktes zu fördern; der Agentur sollten die notwendigen Befugnisse zur Erfüllung dieser Aufgaben übertragen werden.
- (9) An mehreren Artikeln der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 sollten Änderungen vorgenommen werden, um der Regelung unterliegende Personen mit den erforderlichen Rechtsbehelfen auszustatten, wenn die Agentur gemäß dieser

Verordnung zu Entscheidungen befugt ist, die diese Personen betreffen; es sollten neue Begriffsbestimmungen aufgenommen werden, um das Verständnis der der Verordnung hinzugefügten Artikel zu erleichtern.

- (10) Entsprechend dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele der vorgeschlagenen Verordnung, nämlich die Festlegung und einheitliche Anwendung gemeinsamer Vorschriften für die Regelung der Zulassung der Flugbesatzungen, den Flugbetrieb und die Luftfahrzeuge aus Drittstaaten auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden und sind aufgrund des europaweiten Anwendungsbereiches dieser Verordnung auf der Ebene der Gemeinschaft besser zu erreichen. Diese Verordnung beschränkt sich auf das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus.
- (11) Mit der vorliegenden Verordnung wird ein angemessener und umfassender Rahmen für die Aufsicht über Drittlandluftfahrzeuge geschaffen, die in das Hoheitsgebiet, aus dem Hoheitsgebiet oder innerhalb des Hoheitsgebiets eingesetzt werden, in dem der EG-Vertrag gilt. Daher sollte die Richtlinie 2004/36/EG<sup>6</sup> über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, zu gegebener Zeit aufgehoben werden.
- (12) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme der Agentur<sup>7</sup> gemäß Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002.
- (13) Die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 sollte daher entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

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

1. In Artikel 3 werden die folgenden Buchstaben h bis n hinzugefügt:

- „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:

---

<sup>6</sup> ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

<sup>7</sup> Stellungnahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit 3/2004, XXXX.

- 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 Mindestbesatzung von 2 Piloten 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 Mindestbesatzung von 2 Piloten, oder
- (iii) ein Kipprotor-Luftfahrzeug;

- k) „Freizeit­­tätigkeit“ eine nicht gewerbliche Tätigkeit mit einem technisch weniger komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug;
- l) „Bewertungsstelle“ eine Stelle, die die Konformität juristischer oder natürlicher Personen mit den Vorschriften zur Gewährleistung der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen bewerten und die entsprechende Zulassung/das entsprechende Zeugnis ausstellen darf;
- m) „synthetisches Flugübungsgerät“ jede Art von Gerät, mit dem Flugbedingungen am Boden simuliert werden; dazu gehören Flugsimulatoren, Flugübungsgeräte, Flug- und Navigationsverfahrenübungsgeräte sowie Basisinstrumentenübungsgeräte;
- n) „Berechtigung“ ein Vermerk in einer Pilotenlizenz, der besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dieser Lizenz festlegt.

2. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) Die Buchstaben b und c von Absatz 1 erhalten folgende Neufassung:
- „b) in einem Mitgliedstaat registriert sind, es sei denn, die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür wurde an ein Drittland delegiert und sie werden nicht von einem Gemeinschaftsbetreiber eingesetzt, oder
- c) in einem Drittland registriert sind und im Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten von einem Betreiber eingesetzt werden, der in der Gemeinschaft niedergelassen ist oder dort seinen Wohnsitz hat,“
- b) Folgender Buchstabe d wird Absatz 1 hinzugefügt:
- „d) in einem Drittland registriert sind und von einem Drittlandbetreiber im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates eingesetzt werden.“
- c) Der letzte Satz von Absatz 1 erhält folgende Neufassung:

„müssen dieser Verordnung entsprechen.“

d) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Neufassung:

„2. Personen, die mit dem Betrieb von in Absatz 1 Buchstabe b oder c genannten Luftfahrzeugen befasst sind, müssen sich nach dieser Verordnung richten.

3. Der Betrieb von in Absatz 1 Buchstabe b, c oder d genannten Luftfahrzeugen muss dieser Verordnung entsprechen.“

e) Folgender Absatz 4 wird hinzugefügt:

„4. Die Absätze 1, 2 and 3 gelten nicht für die in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeuge.“

f) Absatz 3 erhält die neue Nummer 5.

3. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Neufassung:

“2. Für Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b und daran angebrachte Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen ist der Nachweis für die Erfüllung dieser Anforderungen wie folgt zu erbringen:“

b) Buchstabe d von Absatz 2 erhält folgende Neufassung:

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

c) Absatz 2 wird folgender Buchstabe e hinzugefügt:

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

d) Die Buchstaben e und f von Absatz 2 erhalten die neuen Bezeichnungen f und g.

e) Der folgende Absatz 3 wird hinzugefügt:

„3. Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und daran angebrachte Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen müssen Absatz 2 Buchstabe a, b und e entsprechen.“

f) Der Anfangssatz von Absatz 3 erhält folgende Neufassung:

„Abweichend von den Absätzen 1, 2 und 3 gilt Folgendes:“

g) Absatz 4 wird der folgende Buchstabe j hinzugefügt:

„j) die Art und Weise, in der bei in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c und d genannten Luftfahrzeugen die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nachgewiesen wird.“

h) Der Anfangssatz von Absatz 5 erhält folgende Neufassung:

„Bei der Festlegung der in Absatz 5 genannten Durchführungsbestimmungen achtet die Kommission besonders darauf, dass diese“

i) Absatz 5 wird der folgende Buchstabe d hinzugefügt:

„d) Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c und d keine Anforderungen auferlegen, die mit den ICAO-Verpflichtungen der Mitgliedstaaten unvereinbar wären.“

j) Die Absätze 3, 4 und 5 erhalten die neuen Nummern 4, 5 und 6.

4. Artikel 7 erhält folgende Neufassung:

#### *„Artikel 7*

### **Zulassung der Flugbesatzung**

1. Von der Flugbesatzung, die mit dem Führen von in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b und c genannten Luftfahrzeugen befasst ist, sowie von Organisationen, synthetischen Flugübungsgeräten und Personen, die mit ihrer Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und ärztlichen Untersuchung befasst sind, sind die in Anhang III aufgeführten grundlegenden Anforderungen einzuhalten.

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

a) Einem Piloten wird eine Lizenz erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass er die zur Sicherstellung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgelegten Vorschriften im Hinblick auf theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten und Sprachkenntnisse einhält; eine derartige Lizenz wird von einer Bewertungsstelle erteilt, wenn die Sonderrechte auf den Freizeitflugverkehr beschränkt sind.

b) Einem Piloten wird ein ärztliches Zeugnis erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass er die zur Sicherstellung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgelegten Vorschriften im Hinblick auf die flugmedizinische Tauglichkeit einhält. Dieses ärztliche Zeugnis wird von flugmedizinischen Sachverständigen oder

flugmedizinischen Zentren erteilt; bei Piloten im Freizeitflugverkehr kann es von einem Arzt für Allgemeinmedizin ausgestellt werden.

- c) Die dem Piloten gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses sind darauf zu vermerken.
- d) Die Anforderungen in Buchstabe a und f 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 Flugbesatzungsmitglieder handelt, die mit dem Führen von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c befasst sind.

3. Die Befähigung von Bewertungsstellen, Organisationen der Pilotenausbildung und für die Bewertung der flugmedizinischen Tauglichkeit von Piloten 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:

- a) Eine Organisationszulassung wird erteilt, wenn nachgewiesen wird, dass die Organisation die Vorschriften einhält, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen festgelegt wurden.
- b) Die durch die Zulassung gewährten Sonderrechte sind darauf zu vermerken.

4. Ein für die Ausbildung von Piloten verwendetes synthetisches Flugübungsgerät muss zugelassen sein, und diese Zulassung wird erteilt, wenn nachgewiesen wird, dass es den Vorschriften entspricht, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen festgelegt wurden.

5. Eine Person, die für die Ausbildung von Piloten, die Bewertung ihrer Fähigkeit oder flugmedizinischen Tauglichkeit verantwortlich ist, muss im Besitz eines geeigneten Zeugnisses sein:

- a) Das Zeugnis wird erteilt, wenn nachgewiesen wird, dass der Bewerber die Vorschriften einhält, die zur Sicherstellung der Erfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen festgelegt wurden.
- b) Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darauf zu vermerken.

6. Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren die Durchführungsbestimmungen für diesen Artikel; darin wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die verschiedenen Berechtigungen für Pilotenlizenzen und die für die unterschiedlichen Arten von Tätigkeiten angemessenen ärztlichen Zeugnisse;
- b) die Bedingungen für die Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Lizenzen, Berechtigungen für Lizenzen, ärztlichen Zeugnissen, Zulassungen für Organisationen, Bewertungsstellen und Personalzeugnissen;

- c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Lizenzen, Berechtigungen für Lizenzen, ärztlichen Zeugnissen, Organisationszulassungen und Personalzeugnissen.

7. Bei der Festlegung der in Absatz 6 genannten Durchführungsbestimmungen achtet die Kommission besonders darauf, dass diese

- a) dem Stand der Technik und den bestbewährten Verfahren auf dem Gebiet der Ausbildung der Flugbesatzung entsprechen;
- b) eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und ersten Zwischenfällen ermöglichen.“

5. Es wird der folgende Artikel 7bis eingefügt:

*„Artikel 7bis*

**Betrieb von Luftfahrzeugen**

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.

- a) Diese Befähigung und diese Mittel werden durch das Ausstellen einer Zulassung anerkannt.
- b) Die dem Betreiber gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich des Betriebs sind in der Zulassung zu vermerken.
- c) Die Anforderungen dieses Absatzes können gegebenenfalls 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. Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren die Durchführungsbestimmungen für diesen Artikel; darin wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die Bedingungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs gemäß den in Anhang IV aufgeführten grundlegenden Anforderungen;
- b) die Bedingungen für die Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Absatz 2 genannte Betreiberzulassung;

- c) die Sonderrechte und Verantwortlichkeiten von Betreibern und der Inhaber von Zulassungen bzw. Zeugnissen.

5. Bei der Festlegung der in Absatz 4 genannten Durchführungsbestimmungen achtet die Kommission besonders darauf, dass diese

- a) dem Stand der Technik und den bestbewährten Verfahren auf dem Gebiet des Flugbetriebs entsprechen;
- (b) den weltweiten Erfahrungen im Luftfahrtbetrieb sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung tragen;
- (c) eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und ernsten Zwischenfällen ermöglichen;
- (d) Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c und d keine Anforderungen auferlegen, die mit den ICAO-Verpflichtungen der Mitgliedstaaten unvereinbar wären.“

6. Es wird der folgende Artikel 7ter eingefügt:

*„Artikel 7ter*

### **Flugingenieure**

Hinsichtlich der Grundsatzregelungen, der Anwendbarkeit und der grundlegenden Anforderungen für die Zulassung von Flugingenieuren legt die Kommission so bald wie möglich dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Vorschläge vor.

7. Es wird der folgende Artikel 7quater eingefügt:

*„Artikel 7quater*

### **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 umgesetzt werden.

2. Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren die Durchführungsbestimmungen für diesen Artikel; darin wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) die Bedingungen für die Erhebung und den Austausch von Informationen;
- b) die Bedingungen für die Durchführung von Vorfeld-Inspektionen;
- c) die Bedingungen, unter denen einem Luftfahrzeug, das diese Verordnung und deren Durchführungsbestimmungen nicht erfüllt, Startverbot erteilt wird.“

8. In Artikel 8 erhält Absatz 2 folgende Neufassung:

- „2. Bis zum Erlass der erforderlichen Durchführungsbestimmungen nach Artikel 5 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 5 und Artikel 7bis Absatz 3 und unbeschadet des Artikels 57 Absatz 2 können Zulassungen bzw. Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Vorschriften erteilt werden.“

9. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 erhält folgende Neufassung:

- „5. Lässt sich ein Schutzniveau, das dem durch die Anwendung der Durchführungsbestimmungen zu den Artikeln 5, 6, 7 und 7bis erreichten Niveau gleichwertig ist, mit anderen Mitteln erreichen, können die Mitgliedstaaten ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit eine Genehmigung in Abweichung von diesen Durchführungsbestimmungen erteilen. In diesen Fällen teilt der betreffende Mitgliedstaat der 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.“

(b) Es wird ein neuer Absatz 7 hinzugefügt:

- „7. Die Agentur kann ebenfalls Freistellungen oder Genehmigungen nach Absatz 3 und 5 erteilen, wenn sie als zuständige Stelle handelt. In diesem Fall sind die Mitgliedstaaten und die Kommission von der Agentur zu benachrichtigen, und die in Absatz 4 und 6 erwähnte Entscheidung ist nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren zu treffen.“

10. Es wird der folgende Artikel 11bis eingefügt:

*„Artikel 11bis*

**Schutz der Sicherheitsinformationen**

1. Wurden von einer natürlichen Person freiwillig Hinweise nach Artikel 11 gegeben, so werden die entsprechenden Berichte bezüglich der Quelle dieser Hinweise anonymisiert.
2. Die Mitgliedstaaten verzichten unbeschadet der geltenden strafrechtlichen Vorschriften auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund einer Meldung in Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen Kenntnis erlangen, außer in Fällen grober Fahrlässigkeit.
3. Die Mitgliedstaaten stellen entsprechend ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Praktiken sicher, dass Beschäftigte, die in Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen Hinweise geben, keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers erfahren, außer in Fällen grober Fahrlässigkeit.

11. In Artikel 13 erhält Buchstabe c folgende Neufassung:

- „c) Sie trifft die angemessenen Entscheidungen zur Anwendung der Artikel 15, 15bis, 15ter, 45 und 46.“

12. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

- a) Der Anfangssatz von Absatz 1 erhält folgende Neufassung:

„In Bezug auf die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und b genannten Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen nimmt die Agentur gegebenenfalls und nach den Vorgaben des Abkommens von Chicago oder seiner Anhänge im Namen der Mitgliedstaaten die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs- oder Eintragungsstaats wahr, soweit diese die Entwurfsgenehmigung betreffen. Sie wird hierzu insbesondere wie folgt tätig:“

- b) Dem Absatz 1 werden die folgenden Buchstaben k und l hinzugefügt:

„k) Für jedes Luftfahrzeug, für das eine Fluggenehmigung für einen Einzelflug beantragt wird, erstellt die Agentur die geeigneten Beschränkungen.

l) Die Agentur erteilt Fluggenehmigungen für Luftfahrzeuge, wenn diese Genehmigungen für die Durchführung einer Folge von Flügen verlangt werden.“

- c) Es wird ein neuer Absatz 3 hinzugefügt:

„3. In Bezug auf in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b genannte Luftfahrzeuge legt die Agentur für die Erteilung von Berechtigungen, die im Personalzeugnis von für die Freigabe eines Erzeugnisses, eines Teils oder einer Ausrüstung nach Instandsetzung verantwortlichen Personen ergänzt werden, gegebenenfalls Schulungsanforderungen fest.“

13. Es wird der folgende Artikel 15bis eingefügt:

#### *„Artikel 15bis*

#### **Zulassung von Personal**

1. In Bezug auf in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a, b und c genannte Luftfahrzeuge legt die Agentur gegebenenfalls Schulungsanforderungen für die Erteilung einzelner Berechtigungen für deren Betrieb fest.

2. In Bezug auf in Artikel 4 Absatz 2 genanntes Personal und dort genannte 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 Personalschulungsorganisationen und flugmedizinische Zentren, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird, oder
  - ii) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Personalschulungsorganisationen und flugmedizinische Zentren,
  - iii) Bewertungsstellen, wenn von diesen Stellen beantragt.
- c) Die Agentur ändert, beschränkt oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse von Organisationen oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.

3. In Bezug auf synthetische 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) im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten befindliche synthetische Flugübungsgeräte, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird, oder
  - ii) synthetische Flugübungsgeräte, die von durch die Agentur zugelassenen Schulungsorganisationen eingesetzt werden oder die sich außerhalb des Hoheitsgebietes der Mitgliedstaaten befinden.
- (c) Die Agentur ändert, beschränkt oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.“

14. Es wird der folgende Artikel 15ter eingefügt:

*„Artikel 15ter*

**Betrieb**

1. In Bezug auf in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und b genannte Luftfahrzeuge legt die Agentur gegebenenfalls eine Basis-Mindestausrüstungsliste mit den für jedes Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Ausrüstungsteilen fest, die bei Aufrechterhaltung eines ausreichenden Maßes an Sicherheit zeitweilig außer Betrieb sein können.

2. 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, oder
  - ii) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Betreiber.
- c) Die Agentur ändert, beschränkt oder widerruft die einschlägigen Betreiberzeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die betreffende Organisation die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.

3. Die Agentur kann aus Sicherheitsgründen durch betriebliche Anweisungen ein Betriebsverbot oder eine Betriebseinschränkung anordnen oder den Betrieb mit Auflagen versehen.

4. 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, und teilt diese mit.
- (b) Sie genehmigt einzelne Flugzeitspezifikationspläne von Betreibern, wenn diese Pläne nicht im Rahmen einer einschlägigen Zulassungsspezifikation genehmigt werden können.“

15. In Artikel 29 erhält Buchstabe a von Absatz 3 folgende Neufassung:

- „a) Er billigt die Maßnahmen der Agentur nach den Artikeln 13, 15, 15bis und 15ter innerhalb der in dieser Verordnung sowie in den Durchführungsbestimmungen und sonstigen anwendbaren Rechtsvorschriften festgelegten Grenzen.“

16. In Artikel 35 erhält Absatz 1 folgende Neufassung:

- „1. Entscheidungen der Agentur nach den Artikeln 15, 15bis, 15ter 46 und 53 sind mit der Beschwerde anfechtbar.“

17. In Artikel 46 erhält der Anfangssatz von Absatz 1 folgende Neufassung:

- „1. In Anwendung von Artikel 15, 15bis und 15ter kann die Agentur selbst alle notwendigen Untersuchungen von Unternehmen durchführen oder die nationalen Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen damit betrauen. Die Untersuchungen erfolgen im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, in denen sie durchzuführen sind. Zu diesem Zweck sind die nach dieser Verordnung bevollmächtigten Personen befugt,“

18. In Artikel 57 wird der folgende Absatz 3 hinzugefügt:

- „3. Die Richtlinie 2004/36/EG wird zum ... aufgehoben.“

19. In Artikel 58 erhält der zweite Absatz folgende Neufassung:

„Die Artikel 5 und 6, 7, 7bis, 7ter and 7quater gelten ab den in den Durchführungsbestimmungen vorgesehenen Zeitpunkten.“

*Artikel 2*

Anhang II zur Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 wird durch Anhang I zu dieser Verordnung geändert.

*Artikel 3*

Der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 wird ein neuer Anhang III gemäß dem Wortlaut von Anhang II dieser Verordnung hinzugefügt.

*Artikel 4*

Der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 wird ein neuer Anhang IV gemäß dem Wortlaut von Anhang III dieser Verordnung hinzugefügt.

*Artikel 5*

**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 XX XX XXX

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

*Anhang I*

*„Anhang II*

**Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 4**

Artikel 4 Absatz 1, 2 und 3 gilt nicht für Luftfahrzeuge, die zu einer oder mehreren der nachfolgend in diesem Anhang aufgeführten Kategorien gehören:

a) historische Luftfahrzeuge, die die nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- i) technisch weniger komplizierte Luftfahrzeuge,
  - deren ursprüngliche Auslegung vor dem 1.1.1955 festgelegt wurde und
  - deren Produktion vor dem 1.1.1975 eingestellt wurde;

oder

- ii) Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung
  - aufgrund der Teilnahme an einem bemerkenswerten historischen Ereignis oder
  - als wichtiger Schritt in der Entwicklung der Luftfahrt oder
  - aufgrund einer wichtigen Rolle innerhalb der Streitkräfte eines Mitgliedstaats;

b) speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke ausgelegte oder veränderte Luftfahrzeuge, die wahrscheinlich in sehr begrenzten Stückzahlen produziert werden;

c) Luftfahrzeuge, die zu mindestens 51 % von einem Amateur oder einer 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, falls sie 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 - berichtete 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.“

## *Anhang II*

### *„Anhang III*

#### **Grundlegende Anforderungen für die Lizenzierung von Piloten**

1. Ausbildung
  - 1.a. Allgemeines
    - 1.a.1. Wer sich zum Führen eines Luftfahrzeuges ausbilden lässt, muss vom Bildungsstand sowie von der körperlichen und geistigen Verfassung her die notwendigen Voraussetzungen aufweisen, um die entsprechenden theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.
  - 1.b. Theoretische Kenntnisse
    - 1.b.1. Ein Pilot muss Kenntnisse in Art und Umfang erwerben und aufrechterhalten, die 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,
      - vi) Meteorologie,
      - vii) Navigation,
      - viii) betriebliche Verfahren einschließlich Ressourcenmanagement,
      - ix) Aerodynamik und
      - x) Sprechfunkverkehr.
  - 1.c. Nachweis und Aufrechterhaltung von theoretischen Kenntnissen
    - 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. Es müssen theoretische Kenntnisse 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) Tätigkeiten der Flugvorbereitung und der Planung während des Fluges, einschließlich Luftfahrzeuggestaltung, Bestimmung von Masse und Schwerpunkt, Kontrolle und Bereitstellung des Luftfahrzeugs, Kraftstoffplanung, Wetterbeurteilung, Streckenplanung, Begrenzungen des Luftraums und Verfügbarkeit der Start- und Landebahn;
- ii) Platzrundenverfahren;
- iii) Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen;
- iv) Führen des Luftfahrzeugs mit Sicht nach außen;
- v) Flugmanöver, einschließlich kritischer Situationen, damit zusammenhängende „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) luftfahrzeugmuster- oder luftfahrzeugklassenspezifische Aspekte;
- 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 Übungen;

- iii) gutes Urteilsvermögen und ordnungsgemäße Flugzeugführung;
- iv) Anwendung der Luftfahrtkenntnisse und
- v) Kontrolle über das Luftfahrzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, sodass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.

1.e.2. Es müssen praktische Fertigkeiten 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 Pilot 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 qualifiziert sein, die für die Erfüllung der entsprechenden Aufgaben relevant sind. Insbesondere die Nachbildung der Konfiguration, der Handhabungseigenschaften, der Luftfahrzeugleistung und des Systemverhaltens muss das Luftfahrzeug in angemessener Weise darstellen.

#### 1.h. Ausbildungslehrgang

1.h.1. Die Ausbildung muss durch einen Ausbildungslehrgang 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 Aufschlüsselung der Vermittlung theoretischer Kenntnisse und der praktischen Flugausbildung (einschließlich Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten), sofern zutreffend, beinhalten.

#### 1.i. Lehrberechtigte

### 1.i.1. Theoretische Ausbildung

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

- i) über die geeigneten Kenntnisse in dem auszubildenden Bereich verfügen und
- ii) eine geeignete Unterrichtsmethodik anwenden können.

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

Die praktische Ausbildung und die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten müssen durch entsprechend qualifizierte Lehrberechtigte erfolgen. Sie müssen

- i) die für die zu vermittelnde Ausbildung angemessenen theoretischen Kenntnisse und 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, und
- 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 Pilot zu führen, sofern es sich nicht um die Ausbildung an neuen Luftfahrzeugmustern handelt.

### 1.j. Prüfer

#### 1.j.1. Für die Bewertung der Befähigung von Piloten verantwortliche Personen müssen

- i) die Anforderungen für Fluglehrer erfüllen oder erfüllt haben,
- ii) in der Lage sein, die Leistung eines Piloten zu bewerten sowie Flugprüfungen und Kontrollen durchzuführen.

### 2. Ausbildungseinrichtungen

#### 2.a. Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen

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

- i) Die Einrichtung muss über alle Mittel verfügen, die für das mit ihrer Tätigkeit verbundene Aufgabenspektrum erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem: Einrichtungen, Personal, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich fixierte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.

- ii) Die Einrichtung führt ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und den Standard der Ausbildung ein, führt es weiter und strebt die fortlaufende Verbesserung dieses Systems an.
- iii) Die Organisation trifft Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, soweit dies erforderlich ist, um die fortdauernde Einhaltung der oben genannten Anforderungen zu gewährleisten.

### 3. Flugmedizinische Tauglichkeit

#### 3.a. Medizinische Kriterien

- 3.a.1. Alle Piloten müssen in regelmäßigen Abständen ihre flugmedizinische Tauglichkeit für die Ausführung ihrer Aufgaben unter Berücksichtigung der Art der Tätigkeit nachweisen. Die Einhaltung der Anforderungen ist anhand einer geeigneten Bewertung auf der Basis der besten flugmedizinischen Praxis nachzuweisen, wobei der Art der Tätigkeit und der möglichen altersbedingten geistigen und körperlichen Leistungsminderung Rechnung zu tragen ist.

Flugmedizinische Tauglichkeit umfasst die körperliche und geistige Tauglichkeit und bedeutet, dass der Pilot 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 eingeleitet werden, die eine gleichwertige Flugsicherheit bieten.

#### 3.b. Flugmedizinische Sachverständige

##### 3.b.1 Ein flugmedizinischer Sachverständiger muss

- i) eine Befähigung und Approbation als Arzt besitzen,
- ii) eine flugärztliche Ausbildung erhalten und regelmäßig an Auffrischkursen der Flugmedizin teilgenommen haben, um sicherzustellen, dass die Bewertungsstandards eingehalten werden,
- iii) praktische Kenntnisse und Erfahrungen zu den Bedingungen erworben haben, unter denen Piloten 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, Ausrüstung, Werkzeuge und Material, schriftlich

fixierte Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Verfahren, Zugang zu einschlägigen Daten und Führung von Aufzeichnungen.

- ii) Sie führen ein Managementsystem in Bezug auf die Sicherheit und den Standard der flugmedizinischen Bewertung ein und erhalten es aufrecht und streben die fortlaufende Verbesserung dieses Systems an.
- iii) Sie treffen Vereinbarungen mit anderen einschlägigen Organisationen, soweit dies erforderlich ist, um die fortdauernde Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten.“

### *Anhang III*

### *„Anhang IV*

## **Grundlegende Anforderungen für den Flugbetrieb**

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 und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Luftverkehrseinrichtungen vorgeschrieben sind.
  - 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 Pilot muss für den Betrieb und die Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie für die Sicherheit aller an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtstücke zuständig sein.
  - 1.d. Artikel 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 spezielle Sicherheitsverfahren 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 2.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 geeignete Einrichtungen vorhanden, die unmittelbar für den Flug und für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind, einschließlich Flugfunkeinrichtungen und Navigationshilfen.
    - 2.a.2. Die Besatzung muss mit der Unterbringung und dem Gebrauch der jeweiligen Sicherheits- und Notausrüstung vertraut und die Fluggäste 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 Pilot muss sich davon überzeugen 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 nicht anders geregelt,
- (iv) die Masse des Luftfahrzeugs und die Schwerpunktlage so sind, dass der Flug innerhalb der in den Lufttüchtigkeitsunterlagen vorgeschriebenen Grenzen durchgeführt werden kann,
- (v) das gesamte Handgepäck, das gesamte aufgegebene Gepäck und die gesamte Fracht ordnungsgemäß verteilt und gesichert sind und
- (vi) die in Ziffer 4 genannten Betriebsbeschränkungen des Luftfahrzeuges während des Fluges zu keiner Zeit überschritten werden.

2.a.4. Der Flugbesatzung müssen Informationen zu den Wetterbedingungen für den Startflugplatz, den Bestimmungsflugplatz und gegebenenfalls für Ausweichflugplätze sowie zu den Bedingungen entlang der Flugstrecke zur Verfügung stehen. 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 Bestimmungsflugplatz 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 Bestimmungs- und/oder Ausweichflugplatz befindet.

2.a.7 Die an Bord mitgeführte Kraftstoff- und Ölmenge muss ausreichen, um den beabsichtigten Flug sicher durchführen zu können, wobei die Wetterbedingungen, etwaige die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussende Elemente sowie erwartete Verzögerungen während des Fluges zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus muss für unvorhergesehenen Mehrverbrauch eine Kraftstoffreserve mitgeführt werden. Gegebenenfalls sind Verfahren für das Kraftstoffmanagement während des Fluges festzulegen.

3. Flugbetrieb

- 3.a. In Bezug auf den Flugbetrieb sind alle folgenden Bedingungen einzuhalten:
  - 3.a.1. Je nach Luftfahrzeugmuster muss jedes Besatzungsmitglied bei Start und Landung, und wenn es der verantwortliche Pilot aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, auf seinem Platz sitzen und je nach Luftfahrzeugmuster die vorhandenen Haltesysteme benutzen.
  - 3.a.2. Alle vorgeschriebenen Flugbesatzungsmitglieder müssen während ihres Dienstes im Cockpit angeschnallt auf ihrem Platz verbleiben, es sei denn, eine Abwesenheit ist während des Fluges aus physiologischen oder operationellen Gründen erforderlich.
  - 3.a.3. Je nach Luftfahrzeugmuster hat der verantwortliche Pilot bei Start und Landung, während des Rollens und wenn es aus Sicherheitsgründen für notwendig gehalten wird sicherzustellen, 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 eine geeignete Staffelung zu anderen Luftfahrzeugen aufrechterhalten wird und eine angemessene Hindernisfreiheit sichergestellt ist. Diese Staffelung 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 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 Pilot dafür sorgen, dass alle Fluggäste über Notverfahren den Umständen entsprechend angewiesen werden.
  - 3.a.7. Der verantwortliche Pilot 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 ist in Übereinstimmung mit den geltenden Umweltschutzvorschriften zu betreiben.

- 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 und
  - vi) Zustand der Zelle, der Triebwerke oder der Bordanlagen unter Berücksichtigung eines möglichen Defekts.
- 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 aktualisiert 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 Lufttüchtigkeitsdokument des Luftfahrzeugs ist gültig und

- iv) die Instandhaltung des Luftfahrzeugs wurde in Übereinstimmung mit dem Instandhaltungsverfahren 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 beinhalten.
- 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 Luftfahrzeugkonfiguration und
    - iii) die Art und Dauer des Betriebs.
  - 7.b. Kabinenbesatzungsmitglieder 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 Bewertung auf der Grundlage der besten flugmedizinischen Praxis nachzuweisen.
  - 7.c. Der verantwortliche Pilot muss befugt sein, alle für die Gewährleistung des Betriebs und der Sicherheit des Luftfahrzeugs und der an Bord befindlichen Personen und/oder

Sachen erforderlichen Anweisungen 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 Pilot die Maßnahmen ergreifen, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet. Wenn dabei örtliche Vorschriften oder Verfahren verletzt werden, muss der verantwortliche Pilot für eine entsprechende unverzügliche Benachrichtigung der zuständigen örtlichen Behörde Sorge tragen.
- 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, Nachtarbeit usw. so beeinträchtigt wird, dass die Flugsicherheit gefährdet ist. Ruhezeiten müssen den Besatzungsmitgliedern ausreichend Zeit zur Erholung von den Auswirkungen des vorangegangenen Dienstes geben, sodass die Besatzungsmitglieder 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 fixierte 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 Festlegungen dafür enthalten, das Luftfahrzeug unter spezifizierten Bedingungen mit bestimmten bei Antritt des Fluges abgeschalteten Instrumenten, Ausrüstungsteilen oder Funktionen zu betreiben,
      - ii) das Dokument muss für jedes einzelne Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebs- und Instandhaltungsbedingungen des Betreibers erstellt werden und

- iii) die 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 Programm zur Unfallverhütung und Sicherheit einschließlich eines Programms zur Meldung von Vorfällen fest, das vom Managementsystem 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 betriebenen 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 Sicherheit des Betriebs 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 Piloten aus der Flugbesatzung als verantwortlichen Piloten 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 einzubeziehen. 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, Positionierung, kumulative Dienstzeit für bestimmte Zeiträume, Teilung zugewiesener Aufgaben zwischen Besatzungsmitgliedern sowie auch die Bereitstellung aufgestockter Besatzungen.

8.g. Die in den Ziffer 6.a. sowie 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 Bedingungen 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, und
- ii) sie muss ein Organisationshandbuch erstellen, in dem für den Gebrauch durch das betreffende Personal und dessen Anleitung eine Beschreibung aller Verfahren der Organisation zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten sind, gegebenenfalls einschließlich einer Beschreibung der Verwaltungsvereinbarungen zwischen der Organisation und der zugelassenen Instandhaltungsorganisation.“