

**VERORDNUNG (EU) Nr. 2015/140 DER KOMMISSION****vom 29. Januar 2015****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betreffend ein steriles Cockpit und zur Berichtigung der genannten Verordnung**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Betreiber und Personen, die am Betrieb bestimmter Luftfahrzeuge mitwirken, müssen die in Anhang IV Nummer 8 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllen.
- (2) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission <sup>(2)</sup> legt die Bedingungen für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen fest.
- (3) Um das Risiko von Fehlern zu begrenzen, die auf Störungen oder Ablenkungen der Flugbesatzung in Flugphasen zurückzuführen sind, in denen diese in der Lage sein muss, sich auf ihre Aufgaben zu konzentrieren, sollten Betreiber sicherstellen, dass Flugbesatzungsmitglieder in Flugphasen, in denen diese in der Lage sein müssen, sich auf ihre Aufgaben zu konzentrieren, nicht gestört oder abgelenkt werden, außer wegen Sachverhalten, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs von entscheidender Bedeutung sind.
- (4) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 begrenzt die Anzahl von Personen, die bei spezialisiertem Flugbetrieb an Bord befördert werden dürfen. Diese Begrenzung beruht jedoch nicht auf Sicherheitsgründen. Artikel 5 Absatz 7 sollte daher angepasst werden.
- (5) Die Verordnung (EU) Nr. 71/2014 der Kommission <sup>(3)</sup> fügte einen Artikel 9a in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ein. Die Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission <sup>(4)</sup> fügte danach einen weiteren Artikel 9a ein, der eigentlich die Nummer 9b erhalten sollte. Aus Gründen der Klarheit und der Rechtssicherheit sollte dieser Artikel 9a wie durch Verordnung (EU) Nr. 83/2014 eingefügt, ersetzt und korrekt nummeriert werden.
- (6) Aus Gründen der Rechtssicherheit und um die Kohärenz mit den in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verwendeten Begriffen zu gewährleisten, ist es in einigen Sprachen erforderlich, einige in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 verwendete Begriffe zu berichtigen.
- (7) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher entsprechend geändert und berichtigt werden.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 abgegebenen Stellungnahme <sup>(5)</sup> der Europäischen Agentur für Flugsicherheit.
- (9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

<sup>(1)</sup> ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) Nr. 71/2014 der Kommission vom 27. Januar 2014 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 23 vom 28.1.2014, S. 27).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission vom 29. Januar 2014 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 28 vom 31.1.2014, S. 17).

<sup>(5)</sup> Stellungnahme Nr. 05/2013 vom 10. Juni 2013 zu einer Verordnung der Kommission mit Durchführungsbestimmungen über Verfahren für ein steriles Cockpit.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

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

1. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Betreiber anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge und Hubschrauber sowie Betreiber von Ballonen und Segelflugzeugen, die mit nichtgewerblichem Luftverkehrsbetrieb, einschließlich nichtgewerblichem spezialisierten Luftverkehrsbetrieb, befasst sind, müssen die Luftfahrzeuge gemäß den Bestimmungen des Anhangs VII betreiben.“;

b) Absatz 5 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) andere Flugzeuge und Hubschrauber sowie Ballone und Segelflugzeuge gemäß den Bestimmungen des Anhangs VII betreiben.“;

c) In Absatz 7 erhält der zweite Satz folgende Fassung:

„Mit Ausnahme der Besatzungsmitglieder dürfen keine Personen an Bord befördert werden, die für die Ausführung der Aufgabe nicht unbedingt erforderlich sind.“.

2. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 erhält der erste Satz folgende Fassung:

„(2) Abweichend von Artikel 5 Absatz 1 werden in Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannte Luftfahrzeuge im Falle von Flugzeugen unter den in der Entscheidung K(2009) 7633 der Kommission vom 14. Oktober 2009 dargelegten Bedingungen betrieben, wenn sie für den CAT-Flugbetrieb eingesetzt werden.“;

b) In Absatz 4a erhält der einleitende Satz folgende Fassung

„(4a) Abweichend von Artikel 5 Absätze 1 und 6 darf folgender Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen gemäß Anhang VII durchgeführt werden.“.

3. Artikel 9a in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 83/2014 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9b

#### Überprüfung

Die Agentur überprüft kontinuierlich die Wirksamkeit der in den Anhängen II und III enthaltenen Bestimmungen über Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften. Spätestens am 18. Februar 2019 legt die Agentur einen ersten Bericht zu den Ergebnissen dieser Überprüfung vor.

Diese Überprüfung erfolgt unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse und beruht auf Betriebsdaten, die mit Unterstützung der Mitgliedstaaten über einen längeren Zeitraum nach dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung gesammelt wurden.

Bei der Überprüfung werden mindestens die folgenden Faktoren hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Aufmerksamkeit der Flugbesatzung bewertet:

- a) Dienstzeiten von mehr als 13 Stunden zur günstigsten Zeit des Tages;
- b) Dienstzeiten von mehr als 10 Stunden zur ungünstigeren Zeit des Tages;
- c) Dienstzeiten von mehr als 11 Stunden für Besatzungsmitglieder in einem unbekanntem Akklimatisierungszustand;
- d) Dienstzeiten mit einer hohen Anzahl von Flugabschnitten (über 6);

- e) Dienst auf Abruf, wie Bereitschaft oder Reserve, mit anschließendem Flugdienst und
  - f) disruptive Dienstpläne.“
4. Die Anhänge I, III, IV, VI und VIII werden gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

*Artikel 2*

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

1. Betrifft nicht die deutsche Fassung.
2. Die Anhänge II, III, IV, VII und VIII werden gemäß Anhang II dieser Verordnung berichtigt.

*Artikel 3*

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

Artikel 1 Nummer 3 gilt jedoch ab dem 18. Februar 2016.

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

Brüssel, den 29. Januar 2015

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ANHANG I

Die Anhänge I, III, IV, VI und VIII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden wie folgt geändert:

1. In Anhang I wird folgende Nummer (109a) eingefügt:

„109a. ‚steriles Cockpit‘ (sterile flight crew compartment): jeder Zeitraum, in dem die Flugbesatzungsmitglieder nicht gestört oder abgelenkt werden, außer wegen Sachverhalten, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs oder die Sicherheit der Insassen von entscheidender Bedeutung sind;“

2. In Anhang III (Teil-ORO):

a) in ORO.GEN.110 erhält Buchstabe f folgende Fassung:

„f) Der Betreiber hat Verfahren und Anweisungen für den sicheren Betrieb eines jeden Luftfahrzeugmusters festzulegen, einschließlich der Aufgaben und Zuständigkeiten des Bodenpersonals und der Besatzungsmitglieder für jede vorgesehene Art von Flug- und Bodenbetrieb. In diesen Verfahren und Anweisungen dürfen von einem Besatzungsmitglied keine Tätigkeiten während kritischer Flugphasen verlangt werden, die nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind. Zudem müssen Verfahren und Anweisungen für ein steriles Cockpit enthalten sein.“

b) in ORO.MLR.105 erhält Buchstabe a folgende Fassung:

„a) Es ist eine Mindestausrüstungsliste (MEL) gemäß Absatz 8.a.3 von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 auf der Grundlage der entsprechenden Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL), wie in den gemäß Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten Daten definiert, zu erstellen. Wurde im Zusammenhang mit den Daten zur flugbetrieblichen Eignung keine MMEL erstellt, kann sich die MEL auf die vom Staat des Betreibers bzw. vom Eintragsstaat genehmigte einschlägige MMEL stützen.“

3. In Anhang IV (Teil-CAT) wird folgende Nummer eingefügt:

**„CAT.GEN.MPA.124 Rollen von Luftfahrzeugen**

Der Betreiber hat Verfahren für das Rollen von Luftfahrzeugen festzulegen, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten und die Sicherheit der Pisten zu erhöhen.“

4. In Anhang VI (Teil-NCC) wird folgende Nummer eingefügt:

**„NCC.GEN.119 Rollen von Luftfahrzeugen**

Der Betreiber hat Verfahren für das Rollen festzulegen, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten und die Sicherheit der Pisten zu erhöhen.“

5. In Anhang VIII (Teil-SPO) wird folgende Nummer eingefügt:

**„SPO.GEN.119 Rollen von Luftfahrzeugen**

Der Betreiber hat Verfahren für das Rollen von Luftfahrzeugen festzulegen, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten und die Sicherheit der Pisten zu erhöhen.“

---

## ANHANG II

Die Anhänge II, III, IV, VII und VIII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden wie folgt berichtigt:

1. Betrifft nicht die deutsche Fassung
2. In Anhang III:
  - a) erhält ORO.GEN.110 Buchstabe k) Nummer ii) folgende Fassung:

„ii) anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 oder weniger,“
  - b) erhält ORO.FC.005 Buchstabe b) Nummer 2 folgende Fassung:

„2. gewerblichem Luftverkehrsbetrieb zur Beförderung von Fluggästen auf Flügen nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) bei Tag, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden und innerhalb eines örtlichen Gebiets nach Festlegung der zuständigen Behörde erfolgen, mit

    - einmotorigen propellergetriebenen Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder weniger und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5; oder
    - anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5.“
  - c) erhält ORO.FC.105 Buchstabe d) Nummer 2 folgende Fassung:

„2. den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb zur Beförderung von Fluggästen auf Flügen nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) am Tag, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden oder innerhalb eines örtlichen Gebiets nach Festlegung der zuständigen Behörde erfolgen, mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5.“
  - d) Betrifft nicht die deutsche Fassung;
  - e) Betrifft nicht die deutsche Fassung.
3. Betrifft nicht die deutsche Fassung.
4. In Anhang VII:
  - a) Betrifft nicht die deutsche Fassung;
  - b) erhält NCO.SPE.C100 folgende Fassung:

„In diesem Teilabschnitt werden besondere Anforderungen festgelegt, die von einem verantwortlichen Piloten bei der Durchführung von nichtgewerblichem spezialisiertem Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu erfüllen sind.“
5. In Anhang VIII:
  - a) in SPO.GEN.005 erhält Buchstabe b folgende Fassung:

„b) Ungeachtet Buchstabe a muss nichtgewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen die Anforderungen von Anhang VII (Teil-NCO) erfüllen.“
  - b) in SPO.GEN.005 Buchstabe c) erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„c) Ungeachtet Buchstabe a darf der folgende Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen gemäß Anhang VII (Teil-NCO) durchgeführt werden.“
  - c) erhält SPO.IDE.A.160 Buchstabe c) folgende Fassung:

„c) im Fall von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen einem Anschnallgurt mit Oberkörperückhaltesystem für jeden Flugbesatzungssitz mit einem zentralen Gurtschloss.“
  - d) in SPO.IDE.H.195 erhält der Titel folgende Fassung:

**„Flug über Wasser — andere als technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber“**

e) in SPO.IDE.H.203 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„Technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber, die bei einem Flug über Wasser in einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen in einer Entfernung zum Land, die einer Flugzeit von mehr als 10 Minuten bei normaler Reisefluggeschwindigkeit entspricht, betrieben werden und andere als technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber, die bei einem Flug über Wasser in einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen in einer Entfernung zum Land von über 50 NM betrieben werden, müssen.“

---