EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.9.2022
COM(2022) 486 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Ausübung der Befugnis zur Annahme delegierter Rechtsakte, die der Kommission auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates übertragen wurde

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Ausübung der Befugnis zur Annahme delegierter Rechtsakte, die der Kommission auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates übertragen wurde

1. EINLEITUNG

Die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates *zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates*[1] enthält die Rechtsgrundlage für die Errichtung der EASA, definiert deren Zuständigkeiten und legt den Umfang der gemeinsamen Anforderungen an die Flugsicherheit fest. Die Verordnung erstreckt sich auf die Elemente, mit denen die Leistung des Luftfahrtsystems der Europäischen Union verbessert werden soll.

Mit Artikel 128 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 wird der Europäischen Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen im Einzelnen festgelegt wird, wie die grundlegenden Anforderungen der genannten Verordnung zu erfüllen sind.

Auf die Befugnis der Europäischen Kommission, delegierte Rechtsakte zu erlassen wird in Artikel 128 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 unter Verweis auf die folgenden Artikel Bezug genommen:

- Artikel 19: Lufttüchtigkeit und Umweltschutz
- Artikel 28: Fliegendes Personal
- Artikel 32: Flugbetrieb
- Artikel 39: Flugplätze
- Artikel 47: ATM/ANS
- Artikel 54: Fluglotsen
- Artikel 58: Unbemannte Luftfahrzeuge

[1] ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

- Artikel 61: Von einem Drittlandbetreiber auf Flügen in die, innerhalb der oder aus der Union eingesetzte Luftfahrzeuge
- Artikel 62 Absatz 13: Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung
- Artikel 68 Absatz 3: Anerkennung von Drittlandzertifizierungen
- Artikel 84 Absatz 4: Geldbußen und Zwangsgelder
- Artikel 105: Befugnisse der Beschwerdekammer
- Artikel 106: Mitglieder der Beschwerdekammer

2. RECHTSGRUNDLAGE FÜR DEN BERICHT

Der Bericht ist nach Artikel 128 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorzulegen.

Auf der Grundlage dieses Artikels muss die Kommission spätestens neun Monate vor Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren – und damit vor dem 11. Dezember 2022 – einen Bericht über die Ausübung der Befugnisübertragung erstellen.

3. AUSÜBUNG DER BEFUGNISÜBERTRAGUNG

3.1. Ausübung der Befugnisübertragung durch die Europäische Kommission

Die Europäische Kommission nutzte die Befugnisübertragung in folgenden Bereichen:

- 2019
    a) Unbemannte Luftfahrzeugsysteme und
    b) Umweltschutz
- 2020
    a) Erstmalige Bescheinigung der Lufttüchtigkeit
    b) Zertifizierung von Piloten aus Drittländern
    c) Unbemannte Luftfahrzeugsysteme
    d) Vorfeldmanagementdienste
    e) Gemeinsames europäisches Risikoklassifizierungssystem sowie
    f) Pistensicherheit und Luftfahrtdaten
- 2021
    a) Erstmalige Bescheinigung der Lufttüchtigkeit
    b) Verweise auf ICAO-Bestimmungen in der Verordnung (EU) 2018/1139
- 2022
    a) Erstmalige Bescheinigung der Lufttüchtigkeit
    b) Allwetterflugbetrieb

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts hat die Kommission seit Inkrafttreten des Artikel 128 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 am 11. September 2018 13 delegierte Verordnungen erlassen.

3.2. Erlassene delegierte Verordnungen

a) Am 12. März 2019 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2019/945[2]. Sie enthält die technischen Anforderungen an die UAS-Klassen und die elektronische Identifizierung unbemannter Luftfahrzeugsysteme sowie Vorschriften für Drittlandbetreiber solcher Systeme. Insbesondere werden in dieser Verordnung die neuen Harmonisierungsvorschriften für den EU-Markt, die in der „offenen" Kategorie betriebene UAS erfüllen müssen, sowie die Bedingungen für den UAS-Betrieb durch einen Drittlandbetreiber festgelegt. Die Konformität von UAS, die die grundlegenden technischen Anforderungen erfüllen, ist dadurch erkennbar, dass auf ihnen die CE-Kennzeichnung und die UAS-Klasse angebracht werden. Diese Verordnung soll dazu beitragen, den Bedenken der Bürger in Bezug auf Sicherheit, Privatsphäre, Datenschutz und Umweltschutz Rechnung zu tragen. Damit verbunden ist die Erwartung, dass sich die Sicherheit des UAS-Flugbetriebs erhöht, die Rechtsvorschriften der EU-Mitgliedstaaten harmonisiert werden und ein EU-Markt entsteht, der die Kosten von UAS senkt und grenzüberschreitenden Flugbetrieb ermöglicht.

b) Am 12. März 2019 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2019/897[3]. Mit dieser Verordnung wurde die risikobasierte Verifizierung der Konformität in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012[4] (Teil-21) aufgenommen, um Wirksamkeit, Transparenz und Berechenbarkeit des Zertifizierungsprozesses zu verbessern. Dies beinhaltet bestimmte Auswahlkriterien, anhand derer die Agentur entscheiden kann, welche Konformitätsnachweise sie überprüft. Darüber hinaus sieht diese Verordnung die Möglichkeit vor, dass Herstellungsorganisationen für bestimmte Triebwerke oder Luftfahrzeuge bei ihrer zuständigen Behörde Ausnahmen von den Umweltschutzanforderungen beantragen können. Diese Ausnahmeregelung beruht auf den Umweltschutzanforderungen in Anhang 16 des Abkommens von Chicago. Mit dieser Verordnung werden auch einige abweichende Bestimmungen zwischen der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 und der Verordnung (EU) 2018/1139 hinsichtlich des Inhalts der Musterzulassungsgrundlage und des Notifizierungsverfahrens korrigiert.

c) Am 28. Januar 2020 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2020/570[5]. Mit dieser Verordnung wird die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 (Teil-21) hinsichtlich

---

[2] Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1).

[3] Delegierte Verordnung (EU) 2019/897 der Kommission vom 12. März 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 hinsichtlich der Aufnahme der risikobasierten Verifizierung der Konformität in Anhang I und der Umsetzung der Umweltschutzanforderungen (ABl. L 146 vom 5.6.2019, S. 116).

[4] Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

[5] Delegierte Verordnung (EU) 2020/570 der Kommission vom 28. Januar 2020 zur Änderung und Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission hinsichtlich der Angleichung der

der Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen an die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014[6] angeglichen und berichtigt. Da sich die Bestimmungen für Lufttüchtigkeitszeugnisse, Genehmigungen für Reparaturverfahren und Fluggenehmigungen in Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission nur auf Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 beziehen, wurde jener Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission dahingehend geändert, seine Bestimmungen an die neue Struktur der Anhänge der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 anzupassen.

d) Am 4. März 2020 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2020/723[7]. Diese Verordnung betrifft die Anerkennung von Zeugnissen und anderen Unterlagen, die die Einhaltung der Zivilluftfahrtvorschriften nach dem Recht eines Drittlands bescheinigen und ein Maß an Sicherheit gewährleisten, das dem durch die Verordnung (EU) 2018/1139 vorgegebenen Niveau gleichwertig ist, einschließlich der Bedingungen und Verfahren für die Erlangung und Aufrechterhaltung des notwendigen Vertrauens in die Regulierungssysteme von Drittländern. Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011[8], in der die Bedingungen für die Anerkennung von Drittlandlizenzen aufgeführt sind, kann eine von einem Drittland erteilte Pilotenlizenz derzeit (unter bestimmten Bedingungen) von den Mitgliedstaaten akzeptiert werden, oder dem Inhaber einer solchen Drittlandlizenz kann bei der Beantragung einer Lizenz eine Anrechnung gewährt werden. Diese Anrechnung richtet sich derzeit nach der Empfehlung einer zugelassenen Ausbildungsorganisation. Mit dieser Verordnung werden die „erklärten Ausbildungsorganisationen“ eingeführt und die Vorschriften für die Anerkennung von Lizenzen aus Drittländern aktualisiert, damit jene Organisationen den Inhabern von Drittlandlizenzen, die eine nach dem Unionsrecht erteilte Lizenz beantragen, Anrechnungen gewähren können.

Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen an die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 (ABl. L 132 vom 27.4.2020, S. 1).

6 Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

7 Delegierte Verordnung (EU) 2020/723 der Kommission vom 4. März 2020 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die Anerkennung von Drittlandzertifizierungen von Piloten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (ABl. L 170 vom 2.6.2020, S. 1).

8 Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

e) Am 27. April 2020 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2020/1058[9]. Mit dieser Verordnung werden in Anlage 1 des Anhangs der Verordnung (EU) 2019/947 zwei Standardszenarien (STS) eingeführt, in denen die Bedingungen festgelegt sind, unter denen UAS-Betreiber den Betrieb aufnehmen können, nachdem sie der zuständigen Behörde eine Erklärung vorgelegt haben. Zudem werden zwei neue Teile in den Anhang der Verordnung (EU) 2019/945 aufgenommen – die technischen Anforderungen, die UAS erfüllen müssen, um unter den Standardbedingungen betrieben werden zu dürfen, und zwei neue UAS-Klassen, die Klassen C5 und C6. Die Bedingungen für die Durchführung der STS beruhen auf der Betriebserfahrung einiger Mitgliedstaaten und wurden durch die Anwendung der Bewertung des spezifischen Betriebsrisikos validiert.

f) Am 9. Juni 2020 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2020/1234[10]. In dieser Verordnung werden Anforderungen an die Behörde für die Zertifizierung und Beaufsichtigung von Anbietern von Vorfeldmanagementdiensten, die Anforderungen an deren Organisation, die Betriebsanforderungen für das Vorfeld sowie die Anforderungen an die Ausbildung des an der Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten beteiligten Personals festgelegt. Ziel dieser Verordnung ist es, die Anforderungen für den Flugplatzbetrieb durch die Integration des Vorfeldbetriebs zu ergänzen und es Anbietern von Vorfeldmanagementdiensten zu ermöglichen, ihre Dienste auf verschiedenen Flugplätzen und in verschiedenen Mitgliedstaaten anzubieten, ohne dass mehrere Zulassungen erforderlich sind.

g) Am 6. Oktober 2020 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2020/2034[11]. In dieser Verordnung wird das gemeinsame europäische Risikoklassifizierungssystem (ERCS) zur Bestimmung des Sicherheitsrisikos eines Ereignisses festgelegt. Die Verordnung sieht zwei Stufen vor, eine (Stufe 1) zur Ermittlung der Werte der zwei Variablen: „Schwere“ und „Wahrscheinlichkeit“ und eine weitere (Stufe 2) zur Bewertung des Sicherheitsrisikos innerhalb der ERCS-Matrix anhand der für die beiden Variablen ermittelten Werte. Auf der Grundlage dieser Verordnung dürfte das ERCS ein integriertes und einheitliches Vorgehen beim Risikomanagement in der gesamten europäischen Luftfahrt erleichtern und es damit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der Agentur ermöglichen, sich im Rahmen des in Artikel 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments

---

[9] Delegierte Verordnung (EU) 2020/1058 der Kommission vom 27. April 2020 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 hinsichtlich der Einführung von zwei neuen Klassen unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 232 vom 20.7.2020, S. 1).

[10] Delegierte Verordnung (EU) 2020/1234 der Kommission vom 9. Juni 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 hinsichtlich der Bedingungen und Verfahren für die Erklärung von Organisationen, die für die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten zuständig sind (ABl. L 282 vom 31.8.2020, S. 1).

[11] Delegierte Verordnung (EU) 2020/2034 der Kommission vom 6. Oktober 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf das gemeinsame europäische Risikoklassifizierungssystem (ABl. L 416 vom 11.12.2020, S. 1).

und des Rates genannten Europäischen Plans für Flugsicherheit auf harmonisierte Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit zu konzentrieren.

h) Am 8. Oktober 2020 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2020/2148[12]. Mit dieser Verordnung sollen die mit der Pistensicherheit verbundenen Sicherheitsrisiken aus der Sicht eines Flugplatzes gemindert werden, wobei der Schwerpunkt in erster Linie auf der Verhinderung des Eindringens von Objekten in die Pisten und auf der Beurteilung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche liegt. Sie befasst sich mit Fragen wie Kollisionen am Boden, Pistenkonfigurationen, Ereignissen im Zusammenhang mit Fremdkörperbruchstücken sowie der Instandhaltung von Pistenbelägen. Mit dieser Verordnung werden neue organisatorische und betriebliche Anforderungen in die Verordnung (EU) Nr. 139/2014[13] aufgenommen, die auf ICAO-Bestimmungen, hauptsächlich aus den Anhängen 14 und 15, beruhen sowie auf den von einigen Mitgliedstaaten an die EASA übermittelten Sicherheitsempfehlungen. Darüber hinaus werden mit dieser Verordnung Änderungen des Rechtsrahmens für den Betrieb von Fahrzeugen auf Flugplätzen vorgeschlagen, die sich auch auf die Zulassung von Fahrzeugführern und die Konformität der auf dem Rollfeld eingesetzten Fahrzeuge erstrecken und bestimmte Sicherheitsauflagen umfassen, mit denen die Sicherheit der Start- und Landebahn gewährleistet werden soll. Damit verbunden ist auch der Vorschlag für eine neue Anforderung an die Kommunikation sowie ein Vorschlag zur Kontrolle von Personen, die sich zu Fuß auf dem Flugplatz bewegen. Darüber hinaus enthält diese Verordnung alle erforderlichen Anforderungen zur Unterstützung der Anwendung des neuen globalen Meldeformats für den Zustand der Pistenoberfläche, einschließlich Änderungen des Inhalts der METAR- und SNOWTAM-Formate sowie der Sonderflugmeldungen. Die Verordnung soll dazu führen, dass sich durch die geringere Anzahl der mit der Pistensicherheit zusammenhängenden Ereignisse die Sicherheit aus der Sicht eines Flugplatzes verbessert und durch die Einführung neuer, bisher nicht vorhandener gemeinsamer Anforderungen die Harmonisierung gestärkt wird. Sie gewährleistet die Angleichung des derzeitigen EU-Rechtsrahmens für Flugplätze an die einschlägigen flugplatzbezogenen ICAO-Bestimmungen der Anhänge 14 und 15 (PANS-ATM und PANS-Aerodromes).

i) Am 21. Dezember 2020 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2021/699[14]. Diese Verordnung befasst sich mit Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit Alterungsphänomenen in der Struktur von Großflugzeugen. Zu diesen Risiken gehören Ermüdung der grundlegenden Musterbauart, ausgedehnte

---

[12] Delegierte Verordnung (EU) 2020/2148 der Kommission vom 8. Oktober 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 in Bezug auf die Pistensicherheit und Luftfahrtdaten (ABl. L 428 vom 18.12.2020, S. 10)

[13] Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1).

[14] Delegierte Verordnung (EU) 2021/699 der Kommission vom 21. Dezember 2020 zur Änderung und Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 in Bezug auf die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Herstellung von Teilen, die bei der Instandhaltung zu verwenden sind, und die Berücksichtigung der Alterung von Luftfahrzeugen bei der Zertifizierung (ABl. L 145 vom 28.4.2021, S. 1).

Ermüdungsschäden, Korrosion, Ermüdung von Änderungen und Reparaturen sowie die Aufrechterhaltung des Betriebs bei einem bedenklichen Anteil an Ermüdungsrissen. Mit dieser Verordnung soll sichergestellt werden, dass Inhaber einer Konstruktionsgenehmigung oder Antragsteller einer Musterzulassung (TC), ergänzenden Musterzulassung (STC), Konstruktionsänderung und Reparaturgenehmigung die im Zusammenhang mit alterungsbedingtem Strukturversagen aufgrund von Korrosion und Ermüdung erforderlichen Daten, Verfahren, Anweisungen und Handbücher erstellen und denjenigen zur Verfügung stellen, die sie einhalten müssen (Betreiber). Diese Verordnung dürfte auch die Risiken im Zusammenhang mit Unsicherheiten hinsichtlich des Status der Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Instructions for Continued Airworthiness, ICA) eindämmen und so in den Vorschriften keinen Raum mehr für Auslegungen lassen, die zu Unterschieden bei der Verwendung der ICA führen und mögliche Sicherheitsrisiken verursachen. Hierzu wird in dieser Verordnung klargestellt, dass die ICA Teil der Musterzulassung (TC) sind. Außerdem werden die Anforderungen an das Führen von Aufzeichnungen, Handbücher und ICA in den verschiedenen Teilabschnitten zu einer einzigen Anforderung (Abschnitt A) zusammengefasst. Diese Verordnung soll die Harmonisierung der ICA zwischen den Inhabern der Konstruktionsgenehmigung in Bezug auf die Identifizierung, Genehmigung, Formatierung und Verfügbarkeit der ICA für die Endnutzer stärken und sicherstellen, dass diese Sicherheitsrisiken sowohl für bestehende als auch für künftige Flotten von Großflugzeugen gemindert werden.

j) Die Kommission hat am 7. April 2021 die Delegierte Verordnung (EU) 2021/1087[15] und die Delegierte Verordnung (EU) 2021/1088[16] erlassen. Mit diesen beiden Verordnungen wird der EU-Rechtsrahmen an die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) in Anhang 16 des Abkommens von Chicago angeglichen. Im Februar 2019 schlug der ICAO-Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP) Verbesserungen und Aktualisierungen der bestehenden SARP für Lärm, Triebwerkemissionen von Luftfahrzeugen und CO_2-Emissionen von Flugzeugen vor, darunter auch neue Vorschriften für das Emissionsniveau nichtflüchtiger Feinstaubpartikel bei Luftfahrzeugtriebwerken. Der ICAO-Rat hat diese Änderung am 11. März 2020[17] endgültig angenommen. Mit diesen Verordnungen werden daher Artikel 9 „Wesentliche Anforderungen“ der Verordnung (EU) 2018/1139, Artikel 9 „Herstellungsorganisationen“ der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission und deren Anhang I (Teil 21) geändert. Diese Verordnungen sollen ein einheitlich hohes

---

[15] Delegierte Verordnung (EU) 2021/1087 der Kommission vom 7. April 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Aktualisierung der Bezugnahmen auf die Bestimmungen des Abkommens von Chicago (ABl. L 236 vom 5.7.2021, S. 1).

[16] Delegierte Verordnung (EU) 2021/1088 der Kommission vom 7. April 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 hinsichtlich der Aktualisierung der Bezugnahmen auf die Umweltschutzanforderungen (ABl. L 236 vom 5.7.2021, S. 3).

[17] Auf der fünften Sitzung der 219. Tagung.

Umweltschutzniveau gewährleisten und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Akteure im Luftfahrtsektor schaffen.

k) Am 10. Dezember 2021 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2022/201[18]. Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) für Konstruktion und Herstellung (Teil-21) sowie für Instandhaltungsorganisationen (Teil-145) geschaffen – die beiden Bereiche, für die der ICAO-Anhang 19 noch nicht vollständig in den EU-Rechtsrahmen umgesetzt wurde. Darüber hinaus wird in der Verordnung (EU) 2018/1139 Anhang II „Grundlegende Anforderungen an die Lufttüchtigkeit" ausdrücklich gefordert, dass Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsorganisationen ein Managementsystem (MS) einführen und aufrechterhalten, das auch das Management von Sicherheitsrisiken umfasst, und durch die Einrichtung eines Systems zur Meldung von Ereignissen dieses System ständig verbessern. Mit diesen Grundlagen für das Managementsystem wird die Flugsicherheit gestärkt durch a) die Festlegung von Sicherheitsstrategien und -zielen in Verbindung mit ausreichenden Ressourcen, b) die systematische Identifizierung von Gefahren und ein Risikomanagementsystem, c) Sicherheitssysteme, die die Sicherheitsleistung von Organisationen berücksichtigen, und d) die Förderung und Kommunikation von Sicherheit. Diese Verordnung steht im Einklang mit dem Regelungskonzept der Managementsysteme für andere Bereiche, etwa für den Flugbetrieb, für Flugplätze oder für Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Teil-CAMO). Durch die bereichsübergreifende Angleichung der Bestimmungen für Managementsysteme in der Luftfahrt wird sichergestellt, dass Organisationen, die die Anforderungen mehrerer Managementsysteme in verschiedenen Bereichen erfüllen müssen, nur ein einziges Managementsystem umsetzen müssen, und die zuständigen Behörden, die verschiedene Organisationen in verschiedenen Bereichen beaufsichtigen, ihre Aufsichtstätigkeiten auf der Grundlage derselben Regulierungsgrundsätze planen und organisieren können.

l) Am 14. Dezember 2021 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2022/208[19]. Ziel dieser Verordnung ist die Modernisierung der für den Allwetterbetrieb (AWO) und die Ausbildung von Flugbesatzungen geltenden Vorschriften des EU-Luftrechts, um ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig Effizienzgewinne auf der Grundlage des neuesten technischen Fortschritts zu ermöglichen. In Bezug auf den Allwetterbetrieb wird in dieser Verordnung ein angemessenes Gleichgewicht zwischen leistungsbasierten und präskriptiven Grundsätzen je nach Art des Flugbetriebs festgelegt. Die Vorschriften sind nicht

---

[18] Delegierte Verordnung (EU) 2022/201 der Kommission vom 10. Dezember 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 in Bezug auf von Entwicklungs- und Herstellungsorganisationen einzuführende Managementsysteme und Systeme zur Meldung von Ereignissen sowie in Bezug auf die von der Agentur anzuwendenden Verfahren und zur Berichtigung jener Verordnung (ABl. L 33 vom 15.2.2022, S. 7).

[19] Delegierte Verordnung (EU) 2022/208 der Kommission vom 14. Dezember 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 hinsichtlich der Anforderungen für den Allwetterflugbetrieb (ABl. L 35 vom 17.2.2022, S. 1).

technologieabhängig und können künftigen Änderungen Rechnung tragen. Die Verordnung befasst sich mit allen relevanten Disziplinen und aktualisiert in koordinierter Weise die für den Allwetterbetrieb relevanten Vorschriften in den Bereichen Flugbetrieb, fliegendes Personal und Flugplätze. Was die Ausbildung der Flugbesatzung betrifft, so werden mit dieser Verordnung die bestehenden, für Luftfahrtunternehmen geltenden obligatorischen Ausbildungs- und Überprüfungsanforderungen für Flugbesatzungen verbessert. Sie behandelt die Erstausbildung und wiederkehrende Schulung und Überprüfung, die Bedingungen für den Betrieb auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster oder einer Luftfahrzeugvariante, die Anerkennung früherer Schulungen und Überprüfungen durch nichtgewerbliche Betreiber sowie den Betrieb mit mehreren Piloten von für einen Piloten zugelassenen Hubschraubern. Es wird erwartet, dass diese Verordnung die Sicherheit auf kosteneffiziente Weise erhöht und aufrechterhält, den Verwaltungsaufwand verringert, die Kosteneffizienz erhöht, die Harmonisierung in Bezug auf den Allwetterbetrieb verbessert (z. B. mit der FAA) und die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) so weit wie möglich umsetzt.

Vor dem Erlass jedes der vorstehend genannten delegierten Rechtsakte hat die Kommission Sachverständige der Mitgliedstaaten sowie die Vertreterinnen und Vertreter des Europäischen Parlaments konsultiert.

ANMERKUNG: Die *Delegierte Verordnung (EU) 2022/1358 der Kommission vom 2. Juni 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission im Hinblick auf die Umsetzung angemessener Anforderungen an Luftfahrzeuge, die im Flugsport und in der Freizeitluftfahrt eingesetzt werden (Teil 21 Leicht)*, wurde am 2. Juni 2022 angenommen und wird derzeit zwei Monate lang vom Europäischen Parlament und vom Rat geprüft. Diese Verordnung sieht ein weniger strenges Konzept für die Zulassung von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt sowie die Möglichkeit vor, alternativ zur Zertifizierung eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion vorzulegen. Sie beinhaltet auch die Möglichkeit, die Konstruktions- und Produktionsbefähigung durch eine Erklärung anstelle einer Genehmigung nachzuweisen, und für bestimmte Produktionstätigkeiten mit geringem Risiko die Produktionsbefähigung überhaupt nicht mehr nachweisen zu müssen. Es wird erwartet, dass die Hindernisse für den Zugang zum europäischen Regulierungssystem unter Wahrung der Flugsicherheit abgebaut und die Entwicklung neuer Flugzeugmuster erleichtert werden.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK

Die Kommission hat von ihrer Befugnis zum Erlass all dieser delegierten Verordnungen Gebrauch gemacht, um gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 die Flugsicherheit in fast allen operativen Bereichen zu verbessern.

Die Kommission ersucht das Europäische Parlament und den Rat, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission plant, die ihr übertragenen Befugnisse auch künftig im Hinblick auf die weitere Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 auszuüben.