DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/217 DER KOMMISSION

vom 1. Februar 2023

zur Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich einiger Unstimmigkeiten zwischen den mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1387 und den Verordnungen (EU) 2021/1296 und (EU) 2021/2237 eingeführten Anforderungen

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 ([1]), insbesondere auf Artikel 31,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2237 der Kommission ([2]) wurde Punkt ORO.FC.146 in Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ([3]) geändert. Die Bezugnahme in Punkt ORO.FC.146(f)(2) auf Punkt ORO.FC.005(b)(2) muss durch die Bezugnahme auf Punkt ORO.FC.005(b)(1) ersetzt werden, der für den Betrieb von Flugzeugen relevant ist.

(2) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1387 der Kommission ([4]) wurden die Punkte CAT.POL.A.230 und CAT.POL.A.235 in Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 geändert, wobei fehlerhafte Angaben zur Flugvorbereitung von Flugzeugen gemacht wurden. Die Anforderungen der Punkte CAT.POL.A.230(e) und CAT.POL.A.235(e) sollten kumulativ und nicht alternativ gelten.

(3) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1296 der Kommission ([5]) wurde Punkt CAT.OP.MPA.150 in Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 geändert. Diese Änderungen gingen versehentlich nicht mit den entsprechenden Änderungen der Punkte CAT.POL.A.215 und CAT.POL.A.415 in jenem Anhang einher. Dies führt dazu, dass die entsprechende Bezugnahme fehlerhaft ist und berichtigt werden sollte.

(4) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1296 wurde auch Punkt SPO.POL.110 des Anhangs VIII (Teil-SPO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 geändert, indem die Buchstaben a, b und c jenes Punkts ersetzt wurden. Bei dieser Änderung wurden jedoch auch die früheren Buchstaben d und e gestrichen, was nicht beabsichtigt war. Daher sollten die früheren Buchstaben d und e von Punkt SPO.POL.110 mit Wirkung ab dem Geltungsbeginn der Verordnung (EU) 2021/1296, d. h. ab dem 30. Oktober 2022, wieder eingeführt werden.

(5) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher entsprechend berichtigt werden.

(6) Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die Anwendung gemeinsamer Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt —

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

([2]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/2237 der Kommission vom 15. Dezember 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 bezüglich der Anforderungen für den Allwetterflugbetrieb und die Schulung und Überprüfung von Flugbesatzungen (ABl. L 450 vom 16.12.2021, S. 21).

([3]) 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).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/1387 der Kommission vom 1. August 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 im Hinblick auf die Anforderungen an die Berechnung der Landeleistung von Flugzeugen und die Standards für die Bewertung des Zustands der Pistenoberflächen sowie die Aktualisierung von Sicherheitsausrüstungen und Anforderungen für bestimmte Luftfahrzeuge im Flugbetrieb ohne ETOPS-Genehmigung (ABl. L 229 vom 5.9.2019, S. 1).

([5]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/1296 der Kommission vom 4. August 2021 zur Änderung und Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Anforderungen an die Planung und das Management von Kraftstoff/Energie sowie hinsichtlich der Anforderungen an Unterstützungsprogramme, die psychologische Beurteilung der Flugbesatzung und die Tests auf psychoaktive Substanzen (ABl. L 282 vom 5.8.2021, S. 5).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang III (Teil-ORO), Anhang IV (Teil-CAT) und Anhang VIII (Teil-SPO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

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

Nummer 3 des Anhangs gilt mit Wirkung ab dem 30. Oktober 2022.

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

Brüssel, den 1. Februar 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

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

1. Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.FC.146 Buchstabe f Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. gewerblicher Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen, die die Kriterien unter Punkt ORO.FC.005(b)(1) erfüllen."

2. Anhang IV (Teil-CAT) wird wie folgt berichtigt:

a) Punkt CAT.POL.A.215 Buchstabe c Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. nur so viel Kraftstoff nach einem sicheren Verfahren abgelassen werden darf, wie notwendig ist, um den Flugplatz, auf dem das Flugzeug nach Ausfall eines Triebwerks mit den nach Punkt CAT.OP.MPA.181 vorgeschriebenen und für den Ausweichflugplatz geeigneten Kraftstoffreserven landen soll, zu erreichen."

b) Punkt CAT.POL.A.230 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Für die Flugvorbereitung des Flugzeugs muss das Flugzeug

1. bei Windstille auf der günstigsten Piste landen, und

2. auf der unter Berücksichtigung der zu erwartenden Windgeschwindigkeit und -richtung, der Betriebseigenschaften des Flugzeugs am Boden sowie anderer Bedingungen, wie Landehilfen und Geländebeschaffenheit, am wahrscheinlichsten zu benutzenden Piste landen."

c) Punkt CAT.POL.A.235 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Für die Flugvorbereitung des Flugzeugs muss das Flugzeug

1. bei Windstille auf der günstigsten Piste landen, und

2. auf der unter Berücksichtigung der zu erwartenden Windgeschwindigkeit und -richtung, der Betriebseigenschaften des Flugzeugs am Boden sowie anderer Bedingungen, wie Landehilfen und Geländebeschaffenheit, am wahrscheinlichsten zu benutzenden Piste landen."

d) Punkt CAT.POL.A.415 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Es darf nur so viel Kraftstoff nach einem sicheren Verfahren abgelassen werden, wie notwendig ist, um den Flugplatz, auf dem das Flugzeug nach Ausfall eines Triebwerks mit den nach Punkt CAT.OP.MPA.181 vorgeschriebenen und für den Ausweichflugplatz geeigneten Kraftstoffreserven landen soll, zu erreichen."

3. In Anhang VIII (Teil-SPO) Punkt SPO.POL.110 werden die folgenden Buchstaben d und e angefügt, mit denen Folgendes geändert wird:

„d) Der verantwortliche Pilot muss sicherstellen, dass

1. die Beladung des Luftfahrzeugs unter Aufsicht von qualifiziertem Personal erfolgt,

2. die Verladung der Nutzlast mit den Daten vereinbar ist, die für die Berechnung der Masse und Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs verwendet werden.

e) Der Betreiber muss die Grundsätze und Verfahren für die Beladung sowie für die Massen- und Schwerpunktberechnung, mit denen die Anforderungen der Buchstaben a bis d erfüllt werden, im Betriebshandbuch angeben. Das System muss alle vorgesehenen Betriebsarten beinhalten."