

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 198



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

59. Jahrgang

23. Juli 2016

Inhalt

### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

#### INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

- ★ **Beschluss (EU) 2016/1197 des Rates vom 26. Oktober 2015 über die Unterzeichnung — im Namen der Europäischen Union — des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Republik Kiribati über die Befreiung von der Visumpflicht für Kurzaufenthalte und über die vorläufige Anwendung dieses Abkommens** ..... 1
- Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Republik Kiribati über die Befreiung von der Visumpflicht für Kurzaufenthalte ..... 3

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2016/1198 der Kommission vom 22. Juli 2016 zur Änderung von Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über kosmetische Mittel** (1) ..... 10
- ★ **Verordnung (EU) 2016/1199 der Kommission vom 22. Juli 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf Betriebsgenehmigungen für den Flugbetrieb mit leistungsbasierter Navigation, die Zertifizierung von und die Aufsicht über Datendienstleister und den Offshore-Hubschrauberbetrieb und zur Berichtigung der genannten Verordnung** 13
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/1200 der Kommission vom 22. Juli 2016 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise ..... 38

#### BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU, Euratom) 2016/1201 des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission vom 13. Juli 2016 zur Ernennung der Mitglieder des Überwachungsausschusses des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)** ..... 40

(1) Text von Bedeutung für den EWR

# DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

★ Beschluss (EU) 2016/1202 des Rates vom 18. Juli 2016 zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union im Allgemeinen Rat der Welthandelsorganisation zu vertretenden Standpunkts zum Antrag der Vereinigten Staaten auf eine WTO-Ausnahmegenehmigung zur Verlängerung der Regelung zur Gewährung einer Präferenzbehandlung gegenüber dem früheren Treuhandgebiet Pazifische Inseln .....	43
★ Beschluss (EU) 2016/1203 des Rates vom 18. Juli 2016 zur Ernennung eines vom Königreich Spanien vorgeschlagenen Mitglieds und eines vom Königreich Spanien vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen .....	44
★ Beschluss (EU) 2016/1204 des Rates vom 18. Juli 2016 zur Ernennung eines von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen Mitglieds des Ausschusses der Regionen .....	45
★ Beschluss (EU) 2016/1205 des Rates vom 18. Juli 2016 zur Ernennung von zwei vom Königreich der Niederlande vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen .....	46
★ Durchführungsbeschluss (EU) 2016/1206 des Rates vom 18. Juli 2016 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses 2013/676/EU zur Ermächtigung Rumäniens, die Anwendung einer von Artikel 193 der Richtlinie 2006/112/EG über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem abweichenden Regelung zu verlängern .....	47
★ Beschluss (GASP) 2016/1207 des Politischen und Sicherheitspolitischen Komitees vom 20. Juli 2016 zur Ernennung des Missionsleiters der Rechtsstaatlichkeitsmission der Europäischen Union im Kosovo *, EULEX KOSOVO (EULEX KOSOVO/1/2016) .....	49

---

\* Diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht im Einklang mit der Resolution 1244/1999 des VN-Sicherheitsrates und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovo.

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

## BESCHLUSS (EU) 2016/1197 DES RATES

vom 26. Oktober 2015

**über die Unterzeichnung — im Namen der Europäischen Union — des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Republik Kiribati über die Befreiung von der Visumpflicht für Kurzaufenthalte und über die vorläufige Anwendung dieses Abkommens**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 77 Absatz 2 Buchstabe a in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) Nr. 509/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> wurde der Verweis auf die Republik Kiribati aus Anhang I in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 539/2001 des Rates <sup>(2)</sup> überführt.
- (2) Der Verweis auf die Republik Kiribati ist mit einer Fußnote versehen, der zufolge die Visumbefreiung ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens eines mit der Europäischen Union zu schließenden Abkommens über die Befreiung von der Visumpflicht gilt.
- (3) Am 9. Oktober 2014 erließ der Rat einen Beschluss, mit dem er die Kommission ermächtigte, Verhandlungen mit der Republik Kiribati über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Republik Kiribati über die Befreiung von der Visumpflicht für Kurzaufenthalte (im Folgenden „Abkommen“) aufzunehmen.
- (4) Die Verhandlungen über das Abkommen wurden am 17. Dezember 2014 aufgenommen und durch seine Paraphierung im Wege eines Briefwechsels am 6. Mai 2015 durch die Republik Kiribati und am 10. Juni 2015 durch die Union erfolgreich abgeschlossen.
- (5) Im Namen der Union sollte das Abkommen unterzeichnet und die dem Abkommen beigefügten Erklärungen genehmigt werden. Das Abkommen sollte ab dem Tag nach seiner Unterzeichnung bis zum Abschluss der für sein Inkrafttreten erforderlichen Verfahren vorläufig angewendet werden.
- (6) Dieser Beschluss stellt eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands dar, an denen sich das Vereinigte Königreich gemäß dem Beschluss 2000/365/EG des Rates <sup>(3)</sup> nicht beteiligt; das Vereinigte Königreich beteiligt sich daher nicht an der Annahme dieses Beschlusses und ist weder durch diesen Beschluss gebunden noch zu seiner Anwendung verpflichtet.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 509/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 539/2001 des Rates zur Aufstellung der Liste der Drittländer, deren Staatsangehörige beim Überschreiten der Außengrenzen im Besitz eines Visums sein müssen, sowie der Liste der Drittländer, deren Staatsangehörige von dieser Visumpflicht befreit sind (ABl. L 149 vom 20.5.2014, S. 67).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 539/2001 des Rates vom 15. März 2001 zur Aufstellung der Liste der Drittländer, deren Staatsangehörige beim Überschreiten der Außengrenzen im Besitz eines Visums sein müssen, sowie der Liste der Drittländer, deren Staatsangehörige von dieser Visumpflicht befreit sind (ABl. L 81 vom 21.3.2001, S. 1).

<sup>(3)</sup> Beschluss 2000/365/EG des Rates vom 29. Mai 2000 zum Antrag des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, einzelne Bestimmungen des Schengen-Besitzstands auf sie anzuwenden (ABl. L 131 vom 1.6.2000, S. 43).

- (7) Dieser Beschluss stellt eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands dar, an denen sich Irland gemäß dem Beschluss 2002/192/EG des Rates <sup>(1)</sup> nicht beteiligt; Irland beteiligt sich daher nicht an der Annahme dieses Beschlusses und ist weder durch diesen Beschluss gebunden noch zu seiner Anwendung verpflichtet —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Unterzeichnung des Abkommens im Namen der Union zwischen der Europäischen Union und der Republik Kiribati über die Befreiung von der Visumpflicht für Kurzaufenthalte (im Folgenden „Abkommen“) wird — vorbehaltlich des Abschlusses — genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

*Artikel 2*

Die diesem Beschluss beigelegten Erklärungen werden im Namen der Union genehmigt.

*Artikel 3*

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Abkommen im Namen der Union zu unterzeichnen.

*Artikel 4*

Das Abkommen wird ab dem Tag nach seiner Unterzeichnung <sup>(2)</sup> vorläufig angewendet, bis die für seinen Abschluss erforderlichen Verfahren abgeschlossen sind.

*Artikel 5*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 26. Oktober 2015.

*Im Namen des Rates*  
*Die Präsidentin*  
C. DIESCHBOURG

---

<sup>(1)</sup> Beschluss 2002/192/EG des Rates vom 28. Februar 2002 zum Antrag Irlands auf Anwendung einzelner Bestimmungen des Schengen-Besitzstands auf Irland (ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 20).

<sup>(2)</sup> Der Tag der Unterzeichnung des Abkommens wird auf Veranlassung des Generalsekretariats des Rates im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

**ABKOMMEN****zwischen der Europäischen Union und der Republik Kiribati über die Befreiung von der Visumpflicht für Kurzaufenthalte**

DIE EUROPÄISCHE UNION, nachstehend „Union“ oder „EU“ genannt, und

DIE REPUBLIK KIRIBATI, nachstehend „Kiribati“ genannt,

nachstehend gemeinsam „Vertragsparteien“ genannt —

IN DEM BESTREBEN, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Vertragsparteien weiter auszubauen, und von dem Wunsch geleitet, Reisen ihrer Bürger durch die Sicherstellung der Visumfreiheit für Einreise und Kurzaufenthalt zu erleichtern,

GESTÜTZT auf die Verordnung (EU) Nr. 509/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 539/2001 des Rates zur Aufstellung der Liste der Drittländer, deren Staatsangehörige beim Überschreiten der Außengrenzen im Besitz eines Visums sein müssen, sowie der Liste der Drittländer, deren Staatsangehörige von dieser Visumpflicht befreit sind<sup>(1)</sup>, mit der unter anderem 19 Drittländer, darunter Kiribati, in die Liste der Drittländer aufgenommen wurden, deren Staatsangehörige von der Visumpflicht für Kurzaufenthalte in den Mitgliedstaaten befreit sind,

ANGESICHTS des Umstands, dass die Befreiung von der Visumpflicht gemäß Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 509/2014 für diese 19 Länder ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens eines mit der Union zu schließenden Abkommens über die Befreiung von der Visumpflicht gilt,

IN DEM WUNSCH, den Grundsatz der Gleichbehandlung aller EU-Bürger zu wahren,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des Umstands, dass Personen, deren Reise dem Zweck dient, während ihres Kurzaufenthalts einer Erwerbstätigkeit nachzugehen, nicht unter dieses Abkommen fallen und somit für diese Personengruppe die einschlägigen Bestimmungen des Unionsrechts und der nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten sowie der nationalen Rechtsvorschriften Kiribatis hinsichtlich der Visumpflicht oder -freiheit und des Zugangs zur Beschäftigung weiterhin Anwendung finden,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des Protokolls über die Position des Vereinigten Königreichs und Irlands hinsichtlich des Raums der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts und des Protokolls über den in den Rahmen der Europäischen Union einbezogenen Schengen-Besitzstand, die dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union beigefügt sind, und in Bestätigung, dass die Bestimmungen dieses Abkommens nicht für das Vereinigte Königreich und Irland gelten —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

*Artikel 1***Zweck**

Dieses Abkommen sieht für die Bürger der Union und die Bürger Kiribatis die Befreiung von der Visumpflicht vor, wenn sie für höchstens 90 Tage in einem Zeitraum von 180 Tagen in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei reisen.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieses Abkommens bezeichnet der Ausdruck:

- a) „Mitgliedstaat“ einen Mitgliedstaat der Union mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs und Irlands;

<sup>(1)</sup> ABl. EU L 149 vom 20.5.2014, S. 67.

- b) „Bürger der Union“ eine Person, die die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaats im Sinne von Buchstabe a besitzt;
- c) „Bürger Kiribatis“ eine Person, die die Staatsangehörigkeit Kiribatis besitzt;
- d) „Schengen-Raum“ den Raum ohne Binnengrenzen, der das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten im Sinne von Buchstabe a umfasst, die den Schengen-Besitzstand vollständig anwenden.

### Artikel 3

#### Anwendungsbereich

(1) Bürger der Union, die einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen normalen Pass, Diplomatenpass, amtlichen Pass, Dienst- oder Sonderpass besitzen, dürfen ohne Visum in das Hoheitsgebiet Kiribatis einreisen und sich dort für die in Artikel 4 Absatz 1 festgelegte Dauer aufhalten.

Bürger Kiribatis, die einen von Kiribati ausgestellten gültigen normalen Pass, Diplomatenpass, amtlichen Pass, Dienst- oder Sonderpass besitzen, dürfen ohne Visum in das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten einreisen und sich dort für die in Artikel 4 Absatz 2 festgelegte Dauer aufhalten.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Personen, deren Reise dem Zweck dient, einer Erwerbstätigkeit nachzugehen.

Für Bürger Kiribatis, die dieser Personengruppe angehören, kann jeder Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 539/2001 des Rates <sup>(1)</sup> einzeln beschließen, eine Visumpflicht beizubehalten oder aufzuheben.

Für Bürger der Mitgliedstaaten, die dieser Personengruppe angehören, kann Kiribati in Bezug auf jeden einzelnen Mitgliedstaat gemäß seinen nationalen Rechtsvorschriften beschließen, die Visumpflicht beizubehalten oder aufzuheben.

(3) Die mit diesem Abkommen eingeführte Befreiung von der Visumpflicht findet unbeschadet der Rechtsvorschriften der Vertragsparteien über die Bedingungen für Einreise und Kurzaufenthalt Anwendung. Die Mitgliedstaaten und Kiribati behalten sich vor, die Einreise in ihr jeweiliges Hoheitsgebiet und den Kurzaufenthalt in diesem Gebiet zu verweigern, wenn eine oder mehrere dieser Bedingungen nicht erfüllt sind.

(4) Die Befreiung von der Visumpflicht gilt unabhängig von dem für das Überschreiten der Grenzen der Vertragsparteien verwendeten Verkehrsmittel.

(5) Fragen, die nicht unter dieses Abkommen fallen, werden durch das Unionsrecht, die nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten oder die nationalen Rechtsvorschriften Kiribatis geregelt.

### Artikel 4

#### Aufenthaltsdauer

(1) Bürger der Union dürfen sich höchstens 90 Tage in einem Zeitraum von 180 Tagen im Hoheitsgebiet Kiribatis aufhalten.

(2) Bürger Kiribatis dürfen sich höchstens 90 Tage in einem Zeitraum von 180 Tagen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, die den Schengen-Besitzstand vollständig anwenden, aufhalten. Dieser Zeitraum wird unabhängig von einem etwaigen Aufenthalt in einem Mitgliedstaat berechnet, der den Schengen-Besitzstand noch nicht vollständig anwendet.

Unabhängig von der für das Hoheitsgebiet der den Schengen-Besitzstand vollständig anwendenden Mitgliedstaaten berechneten Aufenthaltsdauer dürfen sich Bürger Kiribatis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, der den Schengen-Besitzstand noch nicht vollständig anwendet, jeweils höchstens 90 Tage in einem Zeitraum von 180 Tagen aufhalten.

(3) Dieses Abkommen lässt die Möglichkeit für Kiribati und die Mitgliedstaaten unberührt, die Aufenthaltsdauer im Einklang mit den jeweiligen nationalen Rechtsvorschriften und dem Unionsrecht über 90 Tage hinaus zu verlängern.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 539/2001 des Rates vom 15. März 2001 zur Aufstellung der Liste der Drittländer, deren Staatsangehörige beim Überschreiten der Außengrenzen im Besitz eines Visums sein müssen, sowie der Liste der Drittländer, deren Staatsangehörige von dieser Visumpflicht befreit sind (ABl. EU L 81 vom 21.3.2001, S. 1).

*Artikel 5***Räumlicher Geltungsbereich**

- (1) Dieses Abkommen gilt für die Französische Republik nur für das europäische Hoheitsgebiet der Französischen Republik.
- (2) Dieses Abkommen gilt für das Königreich der Niederlande nur für das europäische Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande.

*Artikel 6***Gemischter Ausschuss für die Verwaltung des Abkommens**

- (1) Die Vertragsparteien setzen einen Gemischten Sachverständigenausschuss (im Folgenden „Ausschuss“) ein, der sich aus Vertretern der Union und Vertretern Kiribatis zusammensetzt. Die Union wird durch die Europäische Kommission vertreten.
- (2) Der Ausschuss hat unter anderem folgende Aufgaben:
  - a) Überwachung der Durchführung dieses Abkommens;
  - b) Unterbreitung von Vorschlägen zur Änderung oder Ergänzung dieses Abkommens;
  - c) Beilegung von Streitigkeiten betreffend die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens.
- (3) Der Ausschuss wird bei Bedarf auf Antrag einer Vertragspartei einberufen.
- (4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

*Artikel 7***Verhältnis zwischen diesem Abkommen und bestehenden bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Kiribati über die Befreiung von der Visumpflicht**

Dieses Abkommen hat Vorrang vor bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Kiribati, soweit sie Fragen betreffen, die unter dieses Abkommen fallen.

*Artikel 8***Schlussbestimmungen**

- (1) Dieses Abkommen wird nach den innerstaatlichen Verfahren jeder Vertragspartei ratifiziert oder genehmigt und tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Tag der letzten der beiden Notifikationen folgt, mit denen die Vertragsparteien einander den Abschluss der hierfür erforderlichen Verfahren notifiziert haben.

Dieses Abkommen wird ab dem Tag nach seiner Unterzeichnung vorläufig angewendet.

- (2) Dieses Abkommen wird auf unbegrenzte Zeit geschlossen, kann aber gemäß Absatz 5 gekündigt werden.
- (3) Dieses Abkommen kann von den Vertragsparteien durch eine schriftliche Vereinbarung geändert werden. Änderungen treten in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass ihre für die Änderung des Abkommens erforderlichen innerstaatlichen Verfahren abgeschlossen sind.

- (4) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen insbesondere aus Gründen der öffentlichen Ordnung, zum Schutz der nationalen Sicherheit oder der öffentlichen Gesundheit, wegen illegaler Einwanderung oder der Wiedereinführung der Visumpflicht durch eine Vertragspartei ganz oder teilweise aussetzen. Die Entscheidung über die Aussetzung wird der anderen Vertragspartei spätestens zwei Monate vor ihrem geplanten Inkrafttreten notifiziert. Eine Vertragspartei, die die Anwendung des Abkommens ausgesetzt hat, unterrichtet unverzüglich die andere Vertragspartei, sobald die für die Aussetzung ausschlaggebenden Gründe nicht mehr bestehen, und hebt die Aussetzung auf.
- (5) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt 90 Tage nach Notifikation der Kündigung außer Kraft.
- (6) Kiribati kann dieses Abkommen nur für alle Mitgliedstaaten aussetzen oder kündigen.
- (7) Die Union kann dieses Abkommen nur für alle ihre Mitgliedstaaten aussetzen oder kündigen.

Abgefasst in doppelter Urschrift in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Съставено в Брюксел на двадесет и трети юни през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el veintitrés de junio de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne dvacátého třetího června dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den treogtyvende juni to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am dreiundzwanzigsten Juni zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta juunikuu kahekümne kolmandal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις είκοσι τρεις Ιουνίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the twenty-third day of June in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le vingt-trois juin deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu dvadeset trećeg lipnja godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì ventitré giugno duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada divdesmit trešajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai šešioliktą metų birželio dvidešimt trečią dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenhatodik év június havának huszonharmadik napján.

Magħmul fi Brussell, fit-tlieta u għoxrin jum ta' Ġunju fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, drieëntwintig juni tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia dwudziestego trzeciego czerwca roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em vinte e três de junho de dois mil e dezasseis.

Întocmit la Bruxelles la douăzeci și trei iunie două mii șaisprezece.

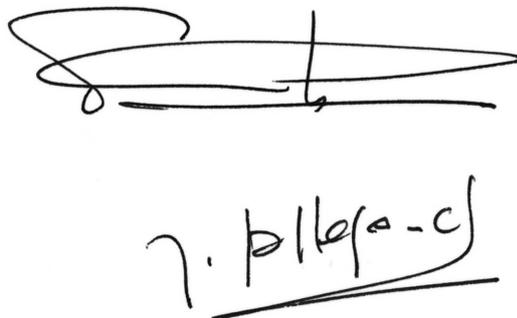
V Bruseli dvadsiateho tretieho júna dvetisícšestnásť.

V Bruslju, dne triindvajsetega junija leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä kahdentenäkymmenentenäkölmantena päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den tjugotredje juni år tjugohundrasexton.

За Европейския съюз  
 Por la Unión Europea  
 Za Evropskou Unii  
 For Den Europæiske Union  
 Für die Europäische Union  
 Euroopa Liidu nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
 For the European Union  
 Pour l'Union européenne  
 Za Europsku uniju  
 Per l'Unione europea  
 Eiropas Savienības vārdā –  
 Europos Sąjungos vardu  
 Az Európai Unió részéről  
 Għall-Unjoni Ewropea  
 Voor de Europese Unie  
 W imieniu Unii Europejskiej  
 Pela União Europeia  
 Pentru Uniunea Europeană  
 Za Európsku úniu  
 Za Evropsko unijo  
 Euroopan unionin puolesta  
 För Europeiska unionen



J. Pillefer-C

За Република Кирибати  
 Por la República de Kiribati  
 Za Republiku Kiribati  
 Por Republikken Kiribati  
 Für die Republik Kiribati  
 Kiribati Vabariigi nimel  
 Για τη Δημοκρατία της Κιριμπάτι  
 For the Republic of Kiribati  
 Pour la République de Kiribati  
 Za Republiku Kiribati  
 Per la Repubblica di Kiribati  
 Kiribati Republikas vārdā –  
 Kiribačio Respublikos vardu  
 Kiribati Köztársaság részéről  
 Għar-Repubblika ta' Kiribati  
 Voor de Republiek Kiribati  
 W imieniu Republiki Kiribati  
 Pela República da Quiribáti  
 Pentru Republica Kiribati  
 Za Kiribatskú republiku  
 Za Republiko Kiribati  
 Kiribatin tasavallan puolesta  
 För Republiken Kiribati



Anur B. Wroble

**GEMEINSAME ERKLÄRUNG**

ZU ISLAND, NORWEGEN, DER SCHWEIZ UND LIECHTENSTEIN

Die Vertragsparteien nehmen die engen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Norwegen, Island, der Schweiz und Liechtenstein zur Kenntnis, die insbesondere auf dem Übereinkommen vom 18. Mai 1999 und dem Abkommen vom 26. Oktober 2004 über die Assoziierung dieser Länder bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands beruhen.

Daher ist es wünschenswert, dass die Behörden Norwegens, Islands, der Schweiz und Liechtensteins einerseits sowie die Behörden Kiribatis andererseits unverzüglich bilaterale Abkommen über die Befreiung von der Visumpflicht für Kurzaufenthalte mit ähnlichen Bestimmungen schließen, wie sie dieses Abkommen vorsieht.

---

**GEMEINSAME ERKLÄRUNG**

ZUR AUSLEGUNG VON ARTIKEL 3 ABSATZ 2 DIESES ABKOMMENS BETREFFEND DIE PERSONENGRUPPE, DEREN REISEZWECK DARIN BESTEHT, EINER ERWERBSTÄTIGKEIT NACHZUGEHEN

In dem Wunsch, eine gemeinsame Auslegung zu gewährleisten, vereinbaren die Vertragsparteien, dass für die Zwecke dieses Abkommens die Personengruppe, die einer Erwerbstätigkeit nachgeht, Personen umfasst, deren Einreise dem Zweck dient, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei als Arbeitnehmer oder Dienstleistungserbringer einer Erwerbstätigkeit nachzugehen.

In diese Personengruppe fallen nicht:

- Geschäftsleute, d. h. Personen, die zum Zweck geschäftlicher Beratungen reisen (ohne im Land der anderen Vertragspartei beschäftigt zu sein),
- Sportler oder Künstler, die punktuell an einer Veranstaltung teilnehmen oder ein Engagement wahrnehmen,
- Journalisten, die von den Medien ihres Wohnsitzlands entsandt werden, und
- innerbetriebliche Auszubildende.

Der Gemischte Ausschuss überwacht die Umsetzung dieser Erklärung im Rahmen seiner Zuständigkeit nach Artikel 6 dieses Abkommens; er kann Änderungen vorschlagen, wenn er dies aufgrund der Erfahrungen der Vertragsparteien für erforderlich hält.

---

**GEMEINSAME ERKLÄRUNG****ZUR ABGRENZUNG DES ZEITRAUMS VON 90 TAGEN IN EINEM ZEITRAUM VON 180 TAGEN GEMÄSS ARTIKEL 4  
DIESES ABKOMMENS**

Die Vertragsparteien vereinbaren, dass der Zeitraum von höchstens 90 Tagen in einem Zeitraum von 180 Tagen gemäß Artikel 4 dieses Abkommens entweder einen ununterbrochenen Aufenthalt oder mehrere aufeinanderfolgende Aufenthalte bezeichnet, deren Gesamtdauer in einem Zeitraum von 180 Tagen 90 Tage nicht übersteigt.

Zugrunde gelegt wird ein „gleitender“ Zeitraum von 180 Tagen, wobei rückblickend geprüft wird, ob die Vorgabe von 90 Tagen in einem Zeitraum von 180 Tagen weiterhin an jedem einzelnen Aufenthaltstag im letzten Zeitraum von 180 Tagen erfüllt ist. Unter anderem bedeutet dies, dass die Abwesenheit während eines ununterbrochenen Zeitraums von 90 Tagen zu einem neuen Aufenthalt bis zu 90 Tagen berechtigt.

---

**GEMEINSAME ERKLÄRUNG****ZUR INFORMATION DER BÜRGER ÜBER DAS ABKOMMEN ZUR BEFREIUNG VON DER VISUMPFLICHT**

In Anerkennung der Bedeutung der Transparenz für die Bürger der Europäischen Union und die Bürger Kiribatis vereinbaren die Vertragsparteien, die uneingeschränkte Verbreitung der Informationen über Inhalt und Folgen des Abkommens über die Befreiung von der Visumpflicht und damit zusammenhängende Fragen wie die Einreisebedingungen sicherzustellen.

---

# VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) 2016/1198 DER KOMMISSION

vom 22. Juli 2016

### zur Änderung von Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über kosmetische Mittel

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über kosmetische Mittel <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 31 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Methylisothiazolinon ist mit einer Konzentration von bis zu 0,01 Gewichtsprozent (100 ppm) als Konservierungsstoff in kosmetischen Mitteln durch Eintrag 57 in Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 zugelassen.
- (2) Der Wissenschaftliche Ausschuss „Verbrauchersicherheit“ (SCCS) nahm am 12. Dezember 2013 eine Stellungnahme zur Sicherheit von Methylisothiazolinon (nur in Bezug auf Hautsensibilisierung) an. <sup>(2)</sup>
- (3) Der SCCS gelangte zu dem Schluss, dass derzeitige klinische Daten darauf hinweisen, dass eine Konzentration von 100 ppm von Methylisothiazolinon in kosmetischen Mitteln für den Verbraucher nicht sicher ist. Für kosmetische Mittel, die auf der Haut/im Haar verbleiben (Leave-on-Produkte), einschließlich Feuchttücher, wurden weder für Induktion noch für Elizitation unbedenkliche Konzentrationen von Methylisothiazolinon angemessen nachgewiesen.
- (4) Angesichts der Stellungnahme des SCCS muss auf den Anstieg von Allergien durch Methylisothiazolinon eingegangen werden; dieser Stoff sollte daher in Leave-on-Produkten verboten werden.
- (5) Die Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (6) Das Verbot sollte erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten, damit die Industrie die Produktrezepturen in der erforderlichen Weise anpassen kann. Insbesondere sollte den Unternehmen ab Inkrafttreten dieser Verordnung eine Frist von sechs Monaten für das Inverkehrbringen konformer Produkte und für die Rücknahme nicht konformer Produkte vom Markt gewährt werden.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für kosmetische Mittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 wird entsprechend dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

<sup>(1)</sup> ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 59.

<sup>(2)</sup> SCCS/1521/13, überarbeitet am 27. März 2014.

*Artikel 2*

Ab dem 12. Februar 2017 dürfen nur kosmetische Mittel, die den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen, auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht und bereitgestellt werden.

*Artikel 3*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten 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.

Brüssel, den 22. Juli 2016

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

---

ANHANG

In Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 erhält Eintrag 57 folgende Fassung:

Laufende Nummer	Bezeichnung der Stoffe				Bedingungen			Wortlaut der Anwendungsbedingungen und Warnhinweise
	Chemische Bezeichnung/INN	Gemeinsame Bezeichnung im Glossar der Bestandteile	CAS-Nummer	EG-Nummer	Art des Mittels, Körperteile	Höchstkonzentration in der gebrauchsfertigen Zubereitung	Sonstige	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„57	2-Methyl-2H-isothiazol-3-on	Methylisothiazolinone <sup>(1)</sup>	2682-20-4	220-239-6	Auszuspülende/abzuspülende Mittel	0,01 %		

<sup>(1)</sup> Eintrag 39 von Anhang V enthält ebenfalls Regeln für Methylisothiazolinon in einem Gemisch mit Methylchloroisothiazolinon. Die beiden Einträge schließen sich gegenseitig aus: Die Verwendung des Gemisches von Methylchloroisothiazolinon (und) Methylisothiazolinon ist inkompatibel mit der Verwendung von Methylisothiazolinon als solchem im selben Produkt.“

**VERORDNUNG (EU) 2016/1199 DER KOMMISSION****vom 22. Juli 2016****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf Betriebsgenehmigungen für den Flugbetrieb mit leistungsbasierter Navigation, die Zertifizierung von und die Aufsicht über Datendienstleister und den Offshore-Hubschrauberbetrieb 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) In der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 <sup>(2)</sup> der Kommission sind Bedingungen für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen festgelegt.
- (2) Die Eingabe unrichtiger Luftfahrtdaten und -informationen in bordseitige Luftfahrzeugsysteme kann zu erheblichen Risiken für die Flugsicherheit führen. Daher sollte sichergestellt werden, dass Datendienstleister Luftfahrtdaten und -informationen so verarbeiten, dass ihre Qualität gewährleistet ist und die von den Herstellern der Luftfahrzeuge festgelegten Anforderungen hinsichtlich der beabsichtigten Nutzung durch die Endnutzer des Luftraums erfüllt werden.
- (3) Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist für den Flugbetrieb mit leistungsbasierter Navigation (Performance-Based Navigation, PBN), mit Ausnahme einiger grundlegender Navigationsmethoden, eine Sondergenehmigung erforderlich. Die Fälle, die eine solche Sondergenehmigung erfordern, sollten jedoch deutlich eingeschränkt werden, um einen unnötigen finanziellen und administrativen Aufwand der allgemeinen Luftfahrtbetreiber so weit wie möglich zu vermeiden; dabei sollten die bei Anflügen mithilfe des globalen Satellitennavigationssystems (Global Navigation Satellite System, GNSS) gewonnenen Erfahrungen und die Ausgereiftheit dieser Technik berücksichtigt und die Übereinstimmung mit den neuesten internationalen Sicherheitsnormen gewährleistet werden.
- (4) Um den Betreibern die Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sowie für die Oberkörperückhaltesysteme auf Flugbesatzungssitzen und Fluggastsitzen bestimmter kleiner Flugzeuge zu erleichtern und die Sicherheit somit zu erhöhen, ist es erforderlich, diese Vorschriften an die Art des Betriebs und die Komplexität des eingesetzten Luftfahrzeugs anzupassen.
- (5) Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 müssen bestimmte kleine nichtgewerbliche Betreiber in ihrer Organisation ein Managementsystem einführen, da sie technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge betreiben. In bestimmten Fällen, wie etwa beim nichtgewerblichen Betrieb von leichteren zweimotorigen Flugzeugen mit Turboproptrieb, kann es für diese Betreiber jedoch schwierig sein, die in Anhang III der genannten Verordnung festgelegten Anforderungen an das Managementsystem zu erfüllen. Da der Aufwand dieser Betreiber zur Einhaltung der Vorschriften in einem unangemessenen Verhältnis zum Nutzen der Anwendung dieser Vorschriften für die Betriebssicherheit steht, sollten sie vom Anwendungsbereich des Anhangs VI der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ausgenommen werden und stattdessen die Bestimmungen des Anhangs VII anwenden können. Im Interesse der Einheitlichkeit sollten auch Ausbildungsorganisationen, die Schulungsflüge mit den gleichen leichteren zweimotorigen Flugzeugen mit Turboproptrieb durchführen, die Bestimmungen dieses Anhangs VII anwenden können.
- (6) Nach Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist beim Flug oberhalb einer bestimmten Druckhöhe ein Sauerstoffvorrat mitzuführen und zu nutzen. Entsprechend dem Grundsatz der Risikodifferenzierung, wonach der Umfang des regulatorischen Schutzes der beteiligten Akteure von ihrer Fähigkeit zur Bewertung und Begrenzung der Risiken abhängt, sollte der Pilot des Luftfahrzeugs unter Berücksichtigung bestimmter objektiver Kriterien bestimmen, ob in einem Luftfahrzeug ohne Druckkabine im nichtgewerblichen Betrieb ein Sauerstoffvorrat mitzuführen und zu nutzen ist.

<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).

- (7) Der Offshore-Hubschrauberbetrieb (Helicopter Offshore Operations, HOFO) ist mit bestimmten besonderen Sicherheitsrisiken verbunden, die in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in ihrer derzeitigen Fassung nicht angemessen geregelt werden. Einige Mitgliedstaaten haben daher — z. B. in Bezug auf die obligatorische Nutzung neuer Technologien — zusätzliche Vorschriften erlassen, um diese Risiken zu mindern und das Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten. Damit die Sicherheitsziele der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erreicht werden können und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Luftfahrtunternehmen gewährleistet sind, sollten jedoch gemeinsame Sicherheitsmaßnahmen auf Unionsebene getroffen werden, wobei die Erfahrungen auf nationaler Ebene und die Entwicklungen im Bereich des Offshore-Hubschrauberbetriebs berücksichtigt werden sollten.
- (8) Zudem wurde festgestellt, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 einige redaktionelle Fehler enthält, die ihre Anwendung erschwert haben.
- (9) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher entsprechend geändert und berichtigt werden.
- (10) Es ist erforderlich, den betroffenen Betreibern und zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ausreichend Zeit für die Umstellung auf die neuen Bestimmungen der vorliegenden Verordnung für Luftfahrt Daten und -informationen sowie für den Offshore-Hubschrauberbetrieb zu gewähren.
- (11) Die Kommission beabsichtigt, die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 für Ballone und Segelflugzeuge im Rahmen ihrer Initiative für eine einfachere, straffere und bessere Rechtsetzung in der Zivilluftfahrt zu überarbeiten. Die Vorbereitungen für diese Überarbeitung laufen derzeit. Das Datum des Geltungsbeginns dieser Vorschriften sollte daher bereits jetzt angepasst werden, um sicherzustellen, dass die Überarbeitung abgeschlossen werden kann und die Bestimmungen gegebenenfalls vor ihrem Geltungsbeginn geändert werden können.
- (12) Im Interesse der Rechtsklarheit und einer einheitlichen Anwendung der gemeinsamen Vorschriften in der gesamten Union sollte festgelegt werden, dass die Vorschriften zu bestimmten Daten, nämlich entweder zum Zeitpunkt des Inkrafttretens oder zu einem späteren Zeitpunkt, anwendbar werden. Um rechtliche Bedenken und Rechtsunsicherheit zu vermeiden, sollte der Rechtsakt Übergangsmaßnahmen und -aufgaben vorsehen, die alle Mitgliedstaaten angemessen durchführen müssen. Die in einigen Durchführungsverordnungen der Kommission im Bereich der Flugsicherheit vorgesehene Möglichkeit, Ausnahmeregelungen anzuwenden, sollte auf angemessen begründete Fälle beschränkt werden, in denen diese Anwendung absolut notwendig ist, wobei ein transparentes und berechenbares System angewandt werden sollte. Es ist daher erforderlich, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu ändern.
- (13) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen basieren auf den Stellungnahmen<sup>(1)</sup>, die die Europäische Agentur für Flugsicherheit gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 abgegeben hat.
- (14) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

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

1. Artikel 5 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) das Wort „und“ am Ende des Buchstabens e wird gestrichen;

b) folgender Buchstabe g wird angefügt:

„g) Hubschrauber, die im Offshore-Betrieb eingesetzt werden (HOFO).“

<sup>(1)</sup> Stellungnahme Nr. 02/2015 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 12.3.2015 zu einer Verordnung der Kommission zur Festlegung technischer Anforderungen und Betriebsverfahren für die Bereitstellung von Daten für Luftraumnutzer für die Flugnavigation; Stellungnahme Nr. 03/2015 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 31.3.2015 zu einer Verordnung der Kommission zur Überarbeitung der Kriterien für die Betriebsgenehmigung für Flüge mit leistungsbasierter Navigation (PBN); Stellungnahme Nr. 04/2015 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 8.5.2015 zu einer Verordnung der Kommission über Sondergenehmigungen für den Offshore-Hubschrauberbetrieb.

2. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Ungeachtet Artikel 5 können die Mitgliedstaaten bis zum 30. Juni 2018 gemäß nationalem Recht eine Sondergenehmigung und zusätzliche Anforderungen in Bezug auf Betriebsverfahren, Ausrüstung sowie die Qualifikation und Schulung von Besatzungen für den CAT-Offshore-Hubschrauberbetrieb vorschreiben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und der Agentur die zusätzlichen Anforderungen mit, die für solche Sondergenehmigungen gelten. Diese Anforderungen dürfen nicht weniger restriktiv sein als die Anforderungen der Anhänge III und IV.“;

b) Absatz 7 wird gestrichen;

c) folgende Absätze 8 und 9 werden angefügt:

„(8) Abweichend von Artikel 5 Absatz 3 Satz 1 dürfen Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge mit Turboproptriebwerken und einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5 700 kg oder weniger, die im nichtgewerblichen Betrieb eingesetzt werden, diese Luftfahrzeuge nur gemäß Anhang VII betreiben.“

(9) Abweichend von Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe a dürfen Ausbildungsorganisationen technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge mit Turboproptriebwerken und einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5 700 kg oder weniger gemäß Anhang VII betreiben, wenn sie Schulungsflüge mit diesen Luftfahrzeugen durchführen.“

3. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

**Inkrafttreten**

(1) Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Vorbehaltlich der Absätze 2, 3, 4, 5 und 6 gilt sie ab dem 28. Oktober 2012.

(2) Die Anhänge II und VII gelten für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen ab dem 25. August 2013, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II und VII ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten bzw. ab dem 8. April 2018 auf den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen und ab dem 8. April 2019 auf den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Segelflugzeugen an.

(3) Die Anhänge II, III, VII und VIII gelten für den spezialisierten Flugbetrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen ab dem 1. Juli 2014, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II, III, VII und VIII ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten bzw. ab dem 8. April 2018 auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Ballonen und ab dem 8. April 2019 auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Segelflugzeugen an.

(4) Die Anhänge II, III, VII und VIII gelten für den spezialisierten Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern ab dem 1. Juli 2014, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II, III, VII und VIII auf den spezialisierten Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern ab dem 21. April 2017 bzw. ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten an.

(5) Die Anhänge II, III und IV gelten für

a) CAT-Flüge mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, ab dem 1. Juli 2014, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II, III und IV auf CAT-Flüge mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, ab dem 21. April 2017 bzw. ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten an;

- b) CAT-Flüge mit Ballonen und Segelflugzeugen ab dem 1. Juli 2014, außer in Mitgliedstaaten, die entschieden haben, sie im Einklang mit dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht ganz oder teilweise nicht anzuwenden, und in dem Umfang, in dem sie dies entschieden haben. Diese Mitgliedstaaten wenden die Anhänge II, III und IV ab den in ihrer Entscheidung angegebenen Zeitpunkten bzw. ab dem 8. April 2018 auf den CAT-Flugbetrieb mit Ballonen und ab dem 8. April 2019 auf den CAT-Flugbetrieb mit Segelflugzeugen an.
- (6) Während der in den Absätzen 2, 3, 4 und 5 genannten Zeiträume gilt:
- a) Die zuständigen Behörden treffen ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Anforderungen der vorliegenden Verordnung schrittweise wirksame Maßnahmen, um diese Anforderungen zu erfüllen, und passen dazu unter anderem ihr Organisations- und Managementsystem, die Ausbildung ihrer Mitarbeiter, ihre Verfahren und Handbücher sowie ihr Aufsichtsprogramm an;
- b) soweit relevant, sorgen die Betreiber dafür, dass ihr Managementsystem, ihre Schulungsprogramme sowie ihre Verfahren und Handbücher den Anforderungen der vorliegenden Verordnung spätestens bei deren Geltungsbeginn entsprechen;
- c) bis zum Geltungsbeginn der einschlägigen Anforderungen der vorliegenden Verordnung erteilen, verlängern bzw. ändern die Mitgliedstaaten Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen weiterhin im Einklang mit den Bestimmungen, die vor dem Inkrafttreten dieser Anforderungen galten, bzw. im Falle von CAT-Flügen mit Flugzeugen der Flugleistungs-kategorie B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, die auf demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden,
- im Einklang mit Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 und den zugehörigen nationalen Ausnahmen gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, soweit es sich um Flugzeuge handelt; und
- im Einklang mit den nationalen Bestimmungen, soweit es sich um Hubschrauber handelt.
- d) Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen, die die Mitgliedstaaten vor dem Geltungsbeginn der einschlägigen Anforderungen der vorliegenden Verordnung erteilt haben, gelten als im Einklang mit diesen Anforderungen erteilt. Sie werden jedoch spätestens sechs Monate nach dem Geltungsbeginn der einschlägigen Anforderungen der vorliegenden Verordnung durch Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen ersetzt, die im Einklang mit der vorliegenden Verordnung erteilt wurden.
- e) Betreiber, die gemäß der vorliegenden Verordnung einer Erklärungs-pflicht unterliegen, legen ihre Erklärungen spätestens zum Zeitpunkt des Geltungsbeginns der einschlägigen Anforderungen der vorliegenden Verordnung vor.“
4. Die Anhänge I, II, IV, V, VI, VII und VIII werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

#### Artikel 2

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

1. In Anhang IV (Teil-CAT) erhält CAT.POL.A.240 Buchstabe b Nummer 4 folgende Fassung:

„4. die Flugbesatzung verfügt über angemessene Kenntnisse der zu fliegenden Strecke und der gemäß Teil-ORO Teilabschnitt FC anzuwendenden Verfahren.“

2. In Anhang VII (Teil-NCO) erhält NCO.GEN.103 folgende Fassung:

„Einführungsflüge gemäß Artikel 6 Absatz 4a Buchstabe c dieser Verordnung, die gemäß diesem Anhang durchgeführt werden, müssen

- a) an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen;
- b) nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt werden;

- c) von einer benannten Person beaufsichtigt werden, die für ihre Sicherheit verantwortlich ist, und
- d) alle von der zuständigen Behörde festgelegten sonstigen Bedingungen erfüllen.“

### *Artikel 3*

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

Sie gilt ab dem 25. August 2016.

Jedoch gelten

- a) Artikel 1 Absatz 1 sowie Nummer 1 Buchstaben a, b, c und d, Nummer 2 Buchstabe c, Nummer 3 Buchstaben a, e, g, m, n und o, Nummer 4 Buchstabe c, Nummer 5 Buchstaben d, j, k und l sowie Nummer 7 Buchstaben d, k und l des Anhangs ab dem 1. Juli 2018;
- b) Nummer 3 Buchstaben l und q, Nummer 5 Buchstaben i und n, Nummer 6 Buchstaben k und n sowie Nummer 7 Buchstaben j und n des Anhangs ab dem 1. Januar 2019.

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

Brüssel, den 22. Juli 2016

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

---

## ANHANG

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

(1) Anhang I (Begriffsbestimmungen):

a) Nummer 42 erhält folgende Fassung:

„42. ‚Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen‘ (hostile environment):

a) ein Gebiet, in dem

- i) eine sichere Notlandung nicht durchgeführt werden kann, weil die Oberfläche dies nicht zulässt, oder
- ii) die Hubschrauberinsassen nicht angemessen vor Witterungseinflüssen geschützt werden können oder
- iii) die Bereitstellung bzw. Reaktionsfähigkeit des Such- und Rettungsdienstes nicht der zu erwartenden Gefährdung entspricht oder
- iv) ein unannehmbares Risiko der Gefährdung von Personen oder Objekten am Boden besteht;

b) in jedem Fall die folgenden Gebiete:

- i) für Flugbetrieb über Wasser die offene See nördlich 45 Grad nördlicher Breite und südlich 45 Grad südlicher Breite, sofern nicht Teile davon von der Behörde des betreffenden Staates als Gebiete ohne schwierige Umgebungsbedingungen benannt wurden; sowie
- ii) diejenigen Teile eines dicht besiedelten Gebiets, in dem keine geeigneten Flächen für eine sichere Notlandung vorhanden sind.“;

b) Nummer 32 erhält folgende Fassung:

„32. ‚Flugbetrieb über der offenen See (Offshore-Flugbetrieb)‘ (offshore operations): ein Hubschrauber-Flugbetrieb, bei dem ein erheblicher Teil eines Flugs über der offenen See von oder zu einem Offshore-Ort durchgeführt wird.“

c) die folgende Nummer 90a wird eingefügt:

„90a. ‚Offshore-Ort‘ (offshore location): eine für den Hubschrauber-Flugbetrieb vorgesehene Anlage, die sich auf einer festen oder schwimmenden Offshore-Struktur oder einem Schiff befindet.“;

d) folgende Nummer 90b wird eingefügt:

„90b ‚offene See‘: der von der Küste abgewandte Bereich der See.“;

e) folgende Nummer 97a wird eingefügt:

„97a. ‚Spezifikation für die vorgeschriebene Navigationsleistung (required navigation performance (RNP specification))‘: Navigationspezifikation für den PBN-Betrieb, die eine Anforderung hinsichtlich der bordseitigen Überwachungs- und Warnsysteme für die Navigationsleistung enthält.“;

(2) In Anhang II (Teil-ARO):

a) folgender Punkt ARO.OPS.240 wird angefügt:

**„ARO.OPS.240 Sondergenehmigung für RNP AR APCH**

a) Wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Anforderungen in SPA.PBN.105 erfüllt sind, erteilt die zuständige Behörde eine allgemeine Sondergenehmigung oder eine verfahrensspezifische Genehmigung für RNP AR APCH.

b) Im Falle einer verfahrensspezifischen Genehmigung muss die zuständige Behörde

1. die genehmigten Instrumentenanflugverfahren für bestimmte Flugplätze in der PBN-Genehmigung aufführen,
2. soweit erforderlich, für die Abstimmung mit den für diese Flugplätze zuständigen Behörden sorgen und
3. etwaige Sondergenehmigungen nach RNP AR APCH, die der Antragsteller bereits erhalten hat, anrechnen.“;

b) Anlage II erhält folgende Fassung:

„Anlage II

<b>BETRIEBSVORAUSSETZUNGEN</b> <b>(vorbehaltlich der genehmigten Bedingungen im Betriebshandbuch)</b>					
Kontaktdaten der ausstellenden Behörde Telefon (1): _____; Fax _____; E-Mail: _____;					
AOC (2):		Name des Betreibers (3):		Datum (4):	Unterschrift:
Firmierend unter Handelsname:					
Betriebsvoraussetzungen:					
Luffahrzeugmuster (5): Eintragungskennzeichen (6):					
Gewerblicher Flugbetrieb <input type="checkbox"/> .....					
Betriebsbereich (7):					
Besondere Beschränkungen (8):					
Sondergenehmigungen:	Ja	Nein	Spezifikation (9)	Bemerkungen	
Gefährliche Güter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Flugbetrieb bei geringer Sicht			CAT (10) ....		
Start			RVR (11): m		
Landeanflug und Landung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: ft RVR: m		
RVSM (12) <input type="checkbox"/> n. zutr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
ETOPS (13) <input type="checkbox"/> n. zutr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximale Ausweichflugdauer (14): min.		
Navigationsspezifikationen für den komplexen PBN-Betrieb (15)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)	
Mindestnavigationsleistungsanforderungen (MNPS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Hubschrauberbetrieb mithilfe von Nachtflugsichtsystemen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Hubschrauberwindenbetrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Medizinische Hubschraubernoteinsätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Offshore-Hubschrauberbetrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Flugbegleiterschulungen <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ausstellung von Flugbegleiter-Bescheinigungen <sup>(18)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(19)</sup>	
Sonstiges <sup>(20)</sup>				

- (<sup>1</sup>) Telefon- und Faxnummern der zuständigen Behörde einschließlich der Ländervorwahl. Angabe der E-Mail-Adresse, falls verfügbar.
- (<sup>2</sup>) Nummer des entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).
- (<sup>3</sup>) Angabe des eingetragenen Namens des Betreibers und dessen Handelsnamens, falls abweichend. Ggf. vor dem Handelsnamen „Dbn“ angeben („Doing Business As“).
- (<sup>4</sup>) Ausstellungsdatum der Betriebsvoraussetzungen (TT-MM-JJJJ) und Unterschrift des Vertreters der zuständigen Behörde.
- (<sup>5</sup>) Angabe der ICAO-Bezeichnung der Luftfahrzeugmarke, des Musters und der Serie oder Hauptserie, falls vergeben (z. B. Boeing-737-3K2 oder Boeing-777-232).
- (<sup>6</sup>) Eintragungskennzeichen sind entweder in den Betriebsvoraussetzungen oder im Betriebshandbuch aufgeführt. Im letzteren Fall müssen die Betriebsspezifikationen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten. Falls nicht alle Sondergenehmigungen auf das Luftfahrzeugmuster Anwendung finden, könnten die Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs in die Spalte „Bemerkungen“ der jeweiligen Sondergenehmigung eingetragen werden.
- (<sup>7</sup>) Angabe des geografischen Gebiets/der geografischen Gebiete des genehmigten Betriebs (Angabe der geografischen Koordinaten oder der einzelnen Strecken, des Fluginformationsgebiets oder nationaler oder regionaler Grenzen).
- (<sup>8</sup>) Auflistung der geltenden besonderen Beschränkungen (z. B. nur VFR, nur bei Tage usw.).
- (<sup>9</sup>) In dieser Spalte die Mindestbedingungen für die Genehmigung oder den Genehmigungstyp angeben (mit den entsprechenden Kriterien).
- (<sup>10</sup>) Angabe der anwendbaren Präzisionsanflugkategorie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB oder CAT IIIC. Angabe der Mindest-Pistensichtweite (RVR) in Metern und der Entscheidungshöhe (DH) in Fuß. Pro aufgeführte Anflugkategorie bitte eine Zeile verwenden.
- (<sup>11</sup>) Angabe der genehmigten Mindest-Start-RVR in Metern. Es kann eine Zeile pro Genehmigung verwendet werden, falls mehrere Genehmigungen erteilt wurden.
- (<sup>12</sup>) Das Kästchen „Nicht anwendbar“ (n. zutr.) darf nur angekreuzt werden, wenn die Dienstgipfelhöhe des Luftfahrzeugs unter FL290 liegt.
- (<sup>13</sup>) ETOPS (Extended Range Operations) bezieht sich derzeit nur auf zweimotorige Luftfahrzeuge. Daher kann das Kästchen „Nicht anwendbar“ (n. zutr.) angekreuzt werden, wenn das Luftfahrzeugmuster mehr oder weniger als zwei Triebwerke hat.
- (<sup>14</sup>) Die Schwellenentfernung kann ebenfalls angegeben werden (in NM), ebenso der Triebwerkstyp.
- (<sup>15</sup>) Leistungsbasierte Navigation (PBN): für jede Sondergenehmigung für den komplexen PBN-Betrieb (z. B. RNP AR APCH) ist eine Zeile zu verwenden, wobei in den Spalten „Spezifikationen“ und/oder „Bemerkungen“ die jeweiligen Beschränkungen aufzuführen sind. Einzelne Genehmigungen für spezifische Verfahren nach RNP AR APCH können in den Betriebsvoraussetzungen oder im Betriebshandbuch aufgeführt werden. Im letzteren Fall sollten die Betriebsvoraussetzungen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten.
- (<sup>16</sup>) Angabe, ob die Sondergenehmigung auf bestimmte Start- und Landebahnen und/oder Flugplätze beschränkt ist.
- (<sup>17</sup>) Genehmigung für die Durchführung der Schulungslehrgänge und Prüfungen, die gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission von den Antragstellern für eine Flugbegleiterbescheinigung zu absolvieren sind.
- (<sup>18</sup>) Genehmigung für die Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission.
- (<sup>19</sup>) Name der für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Person/Organisation und Verweis auf die auf die Arbeit anzuwendende Vorschrift, d. h. Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission.
- (<sup>20</sup>) Sonstige Genehmigungen oder Daten können hier eingetragen werden; eine Zeile (oder einen Mehrzeilenblock) pro Genehmigung verwenden (z. B. Kurzlandeverfahren, Steilanflugverfahren, Hubschrauberbetrieb von/zu einer Örtlichkeit von öffentlichem Interesse, Hubschrauberbetrieb über einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen außerhalb eines dicht besiedelten Gebiets, Hubschrauberbetrieb ohne die Möglichkeit einer sicheren Notlandung, Betrieb mit größeren Querneigungen, größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS-Genehmigung, für den nichtgewerblichen Betrieb genutztes Luftfahrzeug).

EASA-Formblatt 139 Ausgabe 2“;

c) die Fußnote 6 des EASA-Formblatts 140 in Anlage V erhält folgende Fassung:

„(<sup>6</sup>). In dieser Spalte den genehmigten Flugbetrieb angeben, z. B. Gefährliche Güter, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.“

(3) In Anhang IV (Teil-CAT):

- a) CAT.OP.MPA.120 wird gestrichen;
- b) folgender Punkt CAT.OP.MPA.126 wird eingefügt:

**„CAT.OP.MPA.126 Leistungsbasierte Navigation (Performance-based Navigation, PBN)**

Ist für die vorgesehene Strecke oder das vorgesehene Verfahren leistungsbasierte Navigation (PBN) erforderlich, stellt der Betreiber sicher, dass

- a) die einschlägige PBN-Navigationsspezifikation im Flughandbuch oder einem sonstigen, von der ausstellenden Behörde im Rahmen einer Lufttüchtigkeitsprüfung genehmigten oder auf einer solchen Genehmigung basierenden Dokument angegeben ist; und

- b) das Luftfahrzeug im Einklang mit den relevanten Navigationsspezifikationen und -beschränkungen betrieben wird, die im Flughandbuch oder einem sonstigen vorstehend genannten Dokument angegeben sind.“;
- c) CAT.OP.MPA.135 Buchstabe a Nummer 1 erhält folgende Fassung:
- „1. weltraumgestützte Einrichtungen, Bodenanlagen und Bodendienste, einschließlich der Wetterdienste, vorhanden sind, die für den geplanten Betrieb geeignet sind;“;
- d) in CAT.OP.MPA.175 Buchstabe b:
- i) Nummer 6 erhält folgende Fassung:
- „6. die für den geplanten Flug erforderlichen weltraumgestützten Einrichtungen, Bodenanlagen und Bodendienste zur Verfügung stehen und geeignet sind;“
- ii) das Wort „und“ am Ende der Nummer 7 wird gestrichen;
- iii) die folgende Nummer 7a wird eingefügt:
- „7a. etwaige für die leistungsorientierte Navigation (PBN) erforderlichen Navigationsdatenbanken geeignet und auf dem neuesten Stand sind und“;
- e) CAT.OP.MPA.181 erhält folgende Fassung:

**„CAT.OP.MPA.181 Auswahl von Flugplätzen und Einsatzorten — Hubschrauber**

- a) Für Flüge unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC) hat der Kommandant einen Startausweichflugplatz in einer Entfernung von einer Stunde Flugzeit bei normaler Reisefluggeschwindigkeit zu wählen, wenn es aus Wettergründen nicht möglich ist, zum Startflugplatz zurückzukehren.
- b) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder Flüge nach Sichtflugregeln und Flüge, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden, hat der Kommandant mindestens einen Bestimmungsausweichflugplatz im Flugdurchführungsplan festzulegen, es sei denn
1. bei einem Flug zu einem anderen Bestimmungsort an Land sind die Flugdauer und herrschenden Wetterbedingungen dergestalt, dass zur voraussichtlichen Ankunftszeit auf dem beabsichtigten Landeplatz ein Landeanflug und eine Landung unter Sichtwetterbedingungen (VMC) möglich sind, oder
  2. der vorgesehene Landeplatz ist abgelegen und es gibt keine Alternative; in diesem Fall ist ein Umkehrgrenzpunkt (Point of No Return, PNR) zu bestimmen.
- c) Der Betreiber hat zwei Bestimmungsausweichflugplätze festzulegen, wenn
1. die betreffenden Wettermeldungen und/oder Wettervorhersagen für den Bestimmungsort darauf hindeuten, dass während eines Zeitraums, der eine Stunde vor und eine Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit umfasst, die Wetterbedingungen unter den anzuwendenden Planungsmindestbedingungen liegen, oder
  2. keine Wetterinformationen für den Bestimmungsort zur Verfügung stehen.
- d) Der Betreiber hat die geforderten Ausweichflugplätze im Flugdurchführungsplan anzugeben.“;
- f) folgender Punkt CAT.OP.MPA.182 wird eingefügt:

**„CAT.OP.MPA.182 Bestimmungsorte — Instrumentenanflugverfahren**

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass ausreichende Mittel für den Flug und die Landung am Bestimmungsort oder an einem Bestimmungsausweichflugplatz zur Verfügung stehen, falls die Fähigkeit zur Nutzung des beabsichtigten Anflug- und Landeverfahrens verloren geht.“

- g) Buchstabe b in CAT.OP.MPA.247 wird gestrichen;

h) CAT.OP.MPA.295 erhält folgende Fassung:

**„CAT.OP.MPA.295 Einsatz einer bordseitigen Kollisionsschutzanlage (Airborne Collision Avoidance System, ACAS)**

Der Betreiber hat Betriebsverfahren und Schulungsprogramme festzulegen, wenn eine bordseitige Kollisionsschutzanlage (ACAS) installiert und funktionsbereit ist, um sicherzustellen, dass die Flugbesatzung hinsichtlich der Vermeidung von Kollisionen angemessen geschult und in der Lage ist, ACAS-II-Ausrüstung zu nutzen.“

i) CAT.IDE.A.205 Buchstabe a Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. einem Anschnallgurt mit Oberkörper-Rückhaltesystem für jeden Fluggastsitz und Rückhaltgurten für jede Liege bei Flugzeugen mit einer MCTOM von weniger als 5 700 kg und einer MOPSC von weniger als neun, die erstmals am oder nach dem 8. April 2015 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben,“;

j) CAT.IDE.A.205 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Ein Anschnallgurt mit einem Oberkörper-Rückhaltesystem muss

1. mit einem zentralen Gurtschloss versehen sein,
2. auf den Sitzen für die mindestens erforderlichen Flugbegleiter mit zwei Schultergurten und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können, ausgestattet sein, und
3. auf Flugbesatzungssitzen und auf jedem Sitz neben einem Pilotensitz

i) mit zwei Schultergurten und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können, oder,

ii) soweit es sich um eines der folgenden Flugzeuge handelt, mit einem diagonalen Schultergurt und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können, ausgestattet sein:

A) Flugzeuge mit einer MCTOM von weniger als 5 700 kg und einer MOPSC von weniger als neun, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen erfüllen;

B) Flugzeuge mit einer MCTOM von weniger als 5 700 kg und einer MOPSC von weniger als neun, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen nicht erfüllen und erstmals vor dem 28. Oktober 2014 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben; und

C) gemäß CS-VLA (oder gleichwertig) und CS-LSA (oder gleichwertig) zugelassene Flugzeuge.“;

k) in CAT.IDE.A.345 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„f) Für PBN-Flüge muss das Luftfahrzeug die Anforderungen für die Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinsichtlich der entsprechenden Navigationsspezifikation erfüllen.“

l) CAT.IDE.A.355 erhält folgende Fassung:

**„CAT.IDE.A.355 Verwaltung von Luftfahrt Datenbanken**

a) Luftfahrt Datenbanken, die in zugelassenen Anwendungen von Luftfahrzeugsystemen genutzt werden, müssen die der beabsichtigten Datennutzung entsprechenden Anforderungen an die Datenqualität erfüllen.

b) Der Betreiber hat eine zeitgerechte Verteilung und Einspeisung aktueller und unveränderter Luftfahrt Datenbanken bei allen Luftfahrzeugen sicherzustellen, für die diese jeweils erforderlich sind.

c) Ungeachtet sonstiger Anforderungen an die Meldung von Ereignissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 muss der Betreiber dem Datenbankanbieter Fälle fehlerhafter, uneinheitlicher oder fehlender Daten melden, die nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr für Flüge darstellen können.

In diesen Fällen muss der Betreiber die Flugbesatzung und anderes betroffenes Personal informieren und dafür sorgen, dass die betroffenen Daten nicht verwendet werden.“;

- m) Buchstabe b in CAT.IDE.H.280 wird gestrichen;
- n) CAT.IDE.H.295 erhält folgende Fassung:

**„CAT.IDE.H.295 Überlebanszüge für Besatzungsmitglieder**

Jedes Besatzungsmitglied muss bei Flügen der Flugleistungsklasse 3 über Wasser außerhalb der Entfernung, in der das Land im Autorotationsbetrieb erreicht oder eine sichere Notlandung durchgeführt werden kann, einen Überlebanszug tragen, wenn die dem Kommandanten vorliegenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen während des Fluges eine Wassertemperatur von weniger als plus 10 °C erwarten lassen.“;

- o) CAT.IDE.H.310 wird gestrichen;
- p) in CAT.IDE.H.345 wird folgender Buchstabe e angefügt:
  - „f) Für PBN-Flüge muss das Luftfahrzeug die Anforderungen für die Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinsichtlich der entsprechenden Navigationspezifikation erfüllen.“
- q) Folgender Punkt CAT.IDE.H.355 wird angefügt:

**„CAT.IDE.H.355 Verwaltung von Luftfahrt Datenbanken**

- a) Luftfahrt Datenbanken, die in zugelassenen Anwendungen von Luftfahrzeugsystemen genutzt werden, müssen die der beabsichtigten Datennutzung entsprechenden Anforderungen an die Datenqualität erfüllen.
- b) Der Betreiber hat eine zeitgerechte Verteilung und Einspeisung aktueller und unveränderter Luftfahrt Datenbanken bei allen Luftfahrzeugen sicherzustellen, für die diese jeweils erforderlich sind.
- c) Ungeachtet sonstiger Anforderungen an die Meldung von Ereignissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 muss der Betreiber dem Datenbankanbieter Fälle fehlerhafter, uneinheitlicher oder fehlender Daten melden, die nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr für Flüge darstellen können.

In diesen Fällen muss der Betreiber die Flugbesatzung und anderes betroffenes Personal informieren und dafür sorgen, dass die betroffenen Daten nicht verwendet werden.“;

(4) In Anhang V (Teil-SPA):

- a) SPA.PBN.100 PBN erhält folgende Fassung:

**„SPA.PBN.100 PBN-Flugbetrieb**

- a) Für jede der folgenden PBN-Spezifikationen ist eine Genehmigung erforderlich:
  - 1. RNP AR APCH; und
  - 2. RNP 0.3 für den Hubschrauberbetrieb.
- b) Eine Genehmigung für den Betrieb gemäß RNP AR APCH umfasst den Flugbetrieb nach öffentlichen Instrumentenanflugverfahren, die den anwendbaren ICAO-Kriterien für die Verfahrensauslegung entsprechen.
- c) Eine verfahrensspezifische Genehmigung für RNP AR APCH oder RNP 0.3 ist erforderlich für private Instrumentenanflugverfahren und alle öffentlichen Instrumentenanflugverfahren, die den anwendbaren ICAO-Kriterien für die Verfahrensauslegung nicht entsprechen, und soweit dies nach dem Luftfahrthandbuch (AIP) oder den Vorgaben der zuständigen Behörde erforderlich ist.“;

- b) SPA.PBN.105 PBN erhält folgende Fassung:

**„SPA.PBN.105 PBN-Betriebsgenehmigung**

Bei der Beantragung einer PBN-spezifischen Sondergenehmigung bei der zuständigen Behörde hat der Betreiber nachzuweisen, dass

- a) die einschlägige, für den beabsichtigten PBN-Betrieb geeignete Lufttüchtigkeitszulassung im Flughandbuch oder einem sonstigen, von der ausstellenden Behörde im Rahmen einer Lufttüchtigkeitsprüfung genehmigten oder auf einer solchen Genehmigung basierenden Dokument angegeben ist;
  - b) ein Schulungsprogramm für die Flugbesatzungsmitglieder und das bei den Flugvorbereitungen eingesetzte relevante Personal festgelegt wurde;
  - c) eine Sicherheitsbewertung durchgeführt wurde;
  - d) Betriebsverfahren festgelegt wurden, in denen Folgendes angegeben ist:
    1. die mitzuführende Ausrüstung, einschließlich deren Betriebsbeschränkungen und entsprechender Einträge in die Mindestausrüstungsliste (MEL);
    2. Zusammensetzung, Qualifikationen und Erfahrung der Flugbesatzung;
    3. normale, außergewöhnliche und Notverfahren; und
    4. Verwaltung der elektronischen Navigationsdaten.
  - e) eine Liste zu meldender Ereignisse festgelegt wurde; und
  - f) gegebenenfalls ein Management-RNP-Überwachungsprogramm für den Betrieb nach RNP AR APCH festgelegt wurde.“;
- c) folgender Teilabschnitt K wird angefügt:

„TEILABSCHNITT K

**OFFSHORE-HUBSCHRAUBERBETRIEB**

**SPA.HOFO.100 Offshore-Hubschrauberbetrieb (Helicopter Offshore Operations, HOFO)**

Die Anforderungen dieses Teilabschnitts gelten für

- a) gewerbliche Luftverkehrsbetreiber, die gemäß Teil-ORO über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen;
- b) Betreiber von spezialisiertem Flugbetrieb, die gemäß Teil-ORO eine Erklärung über ihre Tätigkeiten abgegeben haben, oder
- b) nichtgewerbliche Betreiber, die gemäß Teil-ORO eine Erklärung über ihre Tätigkeiten abgegeben haben;

**SPA.HOFO.105 Genehmigung des Offshore-Hubschrauberbetriebs**

- a) Vor der Aufnahme des Flugbetriebs im Rahmen dieses Teilabschnitts muss der Betreiber bei der zuständigen Behörde eine Sondergenehmigung einholen.
- b) Dazu muss der Betreiber bei der zuständigen Behörde gemäß SPA.GEN.105 einen Antrag stellen und die Erfüllung der Anforderungen dieses Teilabschnitts nachweisen.
- c) Vor der Durchführung von Flügen aus einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die Genehmigung gemäß Buchstabe a erteilt wurde, muss der Betreiber die zuständigen Behörden in beiden Mitgliedstaaten über den beabsichtigten Flugbetrieb unterrichten.

**SPA.HOFO.110 Betriebsverfahren**

- a) Der Betreiber muss spezifische Risiken und Gefahren des Offshore-Betriebs mit Hubschraubern im Rahmen seines Sicherheitsmanagementverfahrens mindern und minimieren. Der Betreiber muss in seinem Betriebsbuch Folgendes angeben:
1. Auswahl, Zusammensetzung und Schulung der Besatzungen;
  2. Aufgaben und Zuständigkeiten von Besatzungsmitgliedern und anderen beteiligten Personen;
  3. geforderte Ausrüstung und Flugvorbereitungskriterien und
  4. Beschreibung von flugbetrieblichen Verfahren und Mindestbedingungen, so dass normale und mögliche anormale Flugzustände erfasst sind und Risiken angemessen gemindert werden.
- b) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass
1. vor jedem Flug ein Flugdurchführungsplan erstellt wird,
  2. die Sicherheitsunterweisung der Fluggäste auch spezifische Informationen zum Offshore-Betrieb umfasst und vor ihrem Einstieg in den Hubschrauber erfolgt,
  3. jedes Flugbesatzungsmitglied einen zugelassenen Überlebensanzug trägt,
    - i) wenn die dem verantwortlichen Piloten/Kommandanten vorliegenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen während des Fluges eine Wassertemperatur von weniger als plus 10 °C erwarten lassen oder
    - ii) wenn die geschätzte Rettungszeit länger ist als die berechnete Überlebenszeit oder
    - iii) wenn der Flug nachts in einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen stattfinden soll;
  4. die von den zuständigen Flugverkehrsdiensten (Air Traffic Services, ATS) bereitgestellte Offshore-Streckenstruktur eingehalten wird, falls vorhanden,
  5. die Piloten die automatischen Flugsteuerungssysteme (AFCS) während des gesamten Fluges optimal nutzen,
  6. spezifische Offshore-Anflugprofile erstellt werden, einschließlich stabiler Anflugparameter und zu treffender Korrekturmaßnahmen, wenn ein Anflug instabil wird;
  7. beim Betrieb mit mehreren Piloten festgelegt ist, dass ein Mitglied der Flugbesatzung die Fluginstrumente während eines Offshore-Fluges, insbesondere während des Anflugs oder des Abflugs überwacht, um sicherzustellen, dass ein sicherer Flugweg aufrechterhalten wird,
  8. die Flugbesatzung sofort angemessen handelt, wenn ein Höhenalarm aktiviert wird,
  9. Verfahren vorhanden sind, mit denen sichergestellt wird, dass die Notwasserausrüstung für alle Anflüge und Abflüge über Wasser zur Auslösung eingestellt sind, soweit dies einem sicheren Vorgehen entspricht, und
  10. der Flugbetrieb im Einklang mit etwaigen von der zuständigen Behörde oder der für den Luftraum verantwortlichen Behörde festgelegten Beschränkungen für die Strecken oder Betriebsgebiete durchgeführt wird.

**SPA.HOFO.115 Nutzung von Offshore-Orten**

Der Betreiber darf Offshore-Orte nur dann nutzen, wenn sie hinsichtlich Größe und Masse des Hubschraubermusters und des betreffenden Flugbetriebs geeignet sind.

**SPA.HOFO.120 Auswahl von Flugplätzen und Einsatzorten**

a) *Bestimmungsausweichflugplätze an Land.* Ungeachtet CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 und SPO.OP.151 muss der verantwortliche Pilot/Kommandant im Flugdurchführungsplan keinen Bestimmungsausweichflugplatz festlegen, wenn er Flüge von Offshore-Orten zu einem Flugplatz an Land durchführt, wenn

1. der Bestimmungflugplatz als Küstenflugplatz definiert ist oder
2. die folgenden Kriterien erfüllt sind:
  - i) für den Bestimmungflugplatz wurde ein Instrumentenanflugverfahren veröffentlicht;
  - ii) die Flugdauer beträgt weniger als 3 Stunden und
  - iii) die veröffentlichte Wettervorhersage lässt für einen Zeitraum, der eine Stunde vor und eine Stunde nach der erwarteten Ankunftszeit umfasst, erwarten, dass
    - A) die Wolkenuntergrenze mindestens 700 ft über der Mindesthöhe für das Instrumentenanflugverfahren oder 1 000 ft über dem Bestimmungflugplatz liegt, wobei der jeweils höhere Wert Anwendung findet, und
    - B) die Sicht mindestens 2 500 m beträgt.

b) *Offshore-Bestimmungsausweichhelideck.* Der Betreiber darf ein Offshore-Bestimmungsausweichhelideck auswählen, wenn sämtliche der folgenden Kriterien erfüllt sind:

1. Ein Offshore-Bestimmungsausweichhelideck darf erst genutzt werden, wenn der Umkehrgrenzpunkt (PNR) erreicht ist und geografisch kein Bestimmungsausweichflugplatz an Land zur Verfügung steht. Vor Erreichen des PNR ist ein Bestimmungsausweichflugplatz an Land zu nutzen.
2. Bei Ausfall eines Triebwerks (OEL) müssen an dem Offshore-Bestimmungsausweichhelideck Landemöglichkeiten vorhanden sein.
3. Soweit möglich, muss die Verfügbarkeit des Helidecks vor dem Erreichen des PNR garantiert sein. Die Dimensionen, Konfiguration und Hindernisfreiheit einzelner Helidecks oder anderer Einsatzorte müssen für die Nutzung als Ausweichhelideck für jeden vorgesehenen Hubschraubertyp geeignet sein.
4. Es sind Wettermindestbedingungen zu ermitteln, wobei die Genauigkeit und Zuverlässigkeit von Wetterinformationen zu berücksichtigen sind.
5. Die Mindestausrüstungsliste (MEL) muss spezifische Bestimmungen für diese Art des Flugbetriebs enthalten.
6. Ein Offshore-Bestimmungsausweichhelideck darf nur dann gewählt werden, wenn der Betreiber im Betriebshandbuch ein entsprechendes Verfahren festgelegt hat.

**SPA.HOFO.125 Bordradar-Landeanflüge (Airborne Radar Approaches, ARA) an Offshore-Orten — CAT-Betrieb**

a) Gewerbliche Luftverkehrsbetreiber (CAT-Betreiber) müssen betriebliche Verfahren festlegen und sicherstellen, dass ARA nur durchgeführt werden, wenn

1. der Hubschrauber über ein Radar verfügt, das eine Kursführung zur Vermeidung von Hindernissen ermöglicht, und
2. entweder
  - i) die Sinkflugmindesthöhe (Minimum Descent Height, MDH) von einem Funkhöhenmesser ermittelt wird oder
  - ii) die Sinkflugmindesthöhe über NN (Minimum Descent Altitude, MDA) zuzüglich einer geeigneten Sicherheitsmarge angewandt wird.

b) ARA zu Bohrinseln oder fahrenden Schiffen dürfen nur im Betrieb mit mehreren Piloten durchgeführt werden.

- c) Der Entscheidungsbereich muss eine geeignete Hindernisfreiheit beim Fehlanflug von jedem Bestimmungsort vorsehen, für den ein ARA geplant wird.
- d) Der Landeanflug darf nur dann über den Entscheidungsbereich hinaus oder unter MDA/H fortgesetzt werden, wenn Sicht auf den Bestimmungsort besteht.
- e) Beim CAT-Flugbetrieb mit nur einem Piloten müssen der MDA/H und der Entscheidungsentfernung geeignete Zuschläge hinzugefügt werden.
- f) Wird ein ARA an einen stationären Offshore-Ort (d. h. eine feste Anlage oder ein stillliegendes Schiff) durchgeführt und ist eine zuverlässige GPS-Position in der Navigationsausrüstung für diesen Ort verfügbar, so ist das GPS/die Flächennavigationsausrüstung zu nutzen, um die Sicherheit des ARA zu erhöhen.

#### SPA.HOFO.130 Wetterbedingungen

Ungeachtet CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 und SPO.OP.170 dürfen Flüge zwischen Offshore-Orten in der Luftraumklasse G, bei denen der Streckenabschnitt über Wasser weniger als 10 NM beträgt, als Flüge nach Sichtflugbedingungen durchgeführt werden, wenn die Grenzwerte mindestens den folgenden Werten entsprechen:

#### Mindestwerte für Flüge zwischen Offshore-Orten in Luftraumklasse G

	Tag		Nacht	
	Höhe (*)	Sicht	Höhe (*)	Sicht
Nur ein Pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Zwei Piloten	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(\*) Die Wolkenuntergrenze muss einen Flug auf der festgelegten Höhe unter den Wolken und wolkenfrei zulassen.

(\*\*) Hubschrauber dürfen bei einer Flugsicht bis herab zu 800 m betrieben werden, sofern der Bestimmungsort oder eine dazwischenliegende Anlage ständig sichtbar ist.

(\*\*\*) Hubschrauber dürfen bei einer Flugsicht bis herab zu 1 500 m betrieben werden, sofern der Bestimmungsort oder eine dazwischenliegende Anlage ständig sichtbar ist.

#### SPA.HOFO.135 Windbeschränkungen für Flüge zu Offshore-Orten

Ein Flug zu einem Offshore-Ort darf nur durchgeführt werden, wenn die gemeldete mittlere Windgeschwindigkeit einschließlich Böen am Hubschrauberlandedeck weniger als 60 kt beträgt.

#### SPA.HOFO.140 Flugleistungsvorschriften für Offshore-Orte

Hubschrauber, die an Offshore-Orten starten und landen, sind im Einklang mit den Flugleistungsvorschriften des entsprechenden Anhangs für die jeweilige Art des Betriebs zu betreiben.

#### SPA.HOFO.145 Flugdatenüberwachungssystem (FDM-System)

- a) Wenn CAT-Flüge mit einem Hubschrauber durchgeführt werden, der über einen Flugdatenschreiber verfügt, muss der Betreiber bis zum 1. Januar 2019 im Rahmen seines integrierten Managementsystems ein Flugdatenüberwachungssystem einführen und aufrechterhalten.
- b) Das Flugdatenanalyseprogramm darf nicht mit Sanktionen verbunden sein und muss ausreichende Vorkehrungen zur Geheimhaltung der Datenquelle(n) beinhalten.

#### SPA.HOFO.150 Flugwegverfolgungssystem

Der Betreiber muss ein überwachtes Flugwegverfolgungssystem für den Offshore-Betrieb in Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen einrichten und aufrechterhalten, um den Flugweg vom Start des Hubschraubers bis zur Ankunft an seinem Endbestimmungsort zu verfolgen.

**SPA.HOFO.155 VHM-System (Vibration Health Monitoring System)**

- a) Folgende Hubschrauber müssen bis zum 1. Januar 2019 mit einem VHM-System ausgerüstet werden, das in der Lage ist, den Zustand kritischer Rotor- und Rotorantriebssysteme zu überwachen, sofern sie für CAT-Offshore-Flüge in Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen eingesetzt werden:
1. technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber, die erstmals nach dem 31. Dezember 2016 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben;
  2. alle Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von mehr als 9, die erstmals vor dem 1. Januar 2017 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben;
  3. alle Hubschrauber, die erstmals nach dem 31. Dezember 2018 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.
- b) Der Betreiber muss über ein System verfügen, das es ermöglicht,
1. Daten, einschließlich vom System generierter Warnmeldungen, zu erfassen;
  2. die Funktionsfähigkeit der Komponenten zu analysieren und zu ermitteln; und
  3. auf ermittelte Fehler im Anfangsstadium zu reagieren.

**SPA.HOFO.160 Ausrüstungsanforderungen**

- a) Der Betreiber muss die folgenden Ausrüstungsanforderungen erfüllen:
1. Kabinen-Lautsprecheranlage (PA-Anlage) in Hubschraubern, die für den CAT-Betrieb und den nichtgewerblichen Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Hubschraubern genutzt werden (NCC):
    - i) Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von mehr als 9 müssen über eine Kabinen-Lautsprecheranlage verfügen.
    - ii) Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Fluggastsitzanzahl von höchstens 9 müssen nicht über eine Kabinen-Lautsprecheranlage verfügen, wenn der Betreiber nachweisen kann, dass die Stimme des Piloten während des Fluges auf allen Fluggastsitzen zu hören ist.
  2. *Funkhöhenmesser*

Hubschrauber müssen mit einem Funkhöhenmesser ausgerüstet sein, der unterhalb einer voreingestellten Höhe eine akustische Warnung und in einer vom Piloten gewählten Höhe über Grund eine optische Warnung ausgeben kann.

b) *Notausstiege*

Alle Notausstiege, einschließlich der Notausstiege für die Besatzung, sowie alle Türen, Fenster oder sonstigen Öffnungen, die für das Verlassen des Hubschraubers im Notfall geeignet sind, sowie die Mittel, mit denen diese geöffnet werden, müssen auffällig gekennzeichnet sein, so dass sie für Insassen, die die Ausstiege am Tag oder im Dunkeln benutzen, gut erkennbar sind. Diese Kennzeichnungen müssen auch dann sichtbar bleiben, wenn der Hubschrauber gekentert oder die Kabine untergetaucht ist.

c) *Hubschrauber-Geländewarnsystem (Helicopter Terrain Awareness Warning System, HTAWS)*

Im CAT-Betrieb eingesetzte Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 3 175 kg oder einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von mehr als 9, die erstmals nach dem 31. Dezember 2018 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, müssen mit einem HTAWS ausgerüstet sein, das die in einer anerkannten Norm festgelegten Anforderungen an technische Ausrüstung der Klasse A erfüllt.

**SPA.HOFO.165 Zusätzliche Verfahren und Ausrüstungen für den Betrieb in Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen**

a) *Rettungswesten*

Alle Personen an Bord müssen zu jeder Zeit zugelassene Rettungswesten tragen, soweit sie nicht integrierte Überlebensanzüge tragen, die die kombinierten Anforderungen an Überlebensanzüge und Rettungswesten erfüllen.

b) *Überlebensanzüge*

Alle Fluggäste an Bord müssen einen zugelassenen Überlebensanzug tragen,

1. wenn die dem Kommandanten/verantwortlichen Piloten vorliegenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen während des Fluges eine Wassertemperatur von weniger als plus 10 °C erwarten lassen oder
2. wenn die geschätzte Rettungszeit länger ist als die berechnete Überlebenszeit oder
3. wenn der Flug nachts stattfinden soll.

c) *Notfall-Atemretter*

Alle Personen an Bord müssen Notfall-Atemretter tragen und über deren Verwendung unterrichtet sein.

d) *Rettungsflöße*

1. Alle mitgeführten Rettungsflöße müssen so eingebaut sein, dass sie unter den Bedingungen auf See, unter denen die Notwasserungs-, Schwimm- und Trimmeigenschaften des Hubschraubers bei der Zulassung bewertet wurden, benutzbar sind.
2. Alle mitgeführten Rettungsflöße müssen so eingebaut sein, dass eine rasche Benutzung im Notfall möglich ist.
3. Anzahl der eingebauten Rettungsflöße:
  - i) im Falle von Hubschraubern, die weniger als 12 Personen befördern, mindestens ein Rettungsfloß mit einer Nennkapazität, die mindestens der maximalen Personenanzahl an Bord entspricht, und
  - ii) im Falle von Hubschraubern, die mehr als 11 Personen befördern, mindestens zwei Rettungsflöße, die insgesamt für die Aufnahme aller Personen ausreichen, die an Bord befördert werden können, wobei für den Fall des Verlustes eines Rettungsflöses die verbliebenen Rettungsflöße eine entsprechende Überlastkapazität für die Aufnahme aller im Hubschrauber befindlichen Personen aufweisen.
4. Jedes Rettungsfloß muss mindestens einen Rettungsnotsender (ELT(S)) enthalten und
5. jedes Rettungsfloß muss entsprechend dem durchzuführenden Flug Lebensrettungsausrüstung, einschließlich lebenserhaltender Ausrüstung, enthalten.

e) *Kabinennotbeleuchtung*

Der Hubschrauber muss mit einer Notbeleuchtungsanlage mit unabhängiger Stromversorgung ausgerüstet sein, die zur Erleichterung der Evakuierung des Hubschraubers eine allgemeine Kabinenbeleuchtung ermöglicht.

f) *Automatisch aktivierter Notsender (ELT(AD))*

Der Hubschrauber muss mit einem ELT(AD) ausgerüstet sein, der gleichzeitig auf den Frequenzen 121,5 MHz und 406 MHz senden kann.

g) *Sicherung nicht abwerfbarer Türen*

Nicht abwerfbare Türen, die als Notwasserungsausstiege vorgesehen sind, müssen mit einer Einrichtung versehen sein, mit der sie in der offenen Position gehalten werden, so dass die Insassen unter allen Bedingungen auf See bis zum erforderlichen geprüften Maximum für die Notwasserung und die Schwimmfähigkeit des Hubschraubers ungehindert aussteigen können.

h) *Notausstiege und -luken*

Alle Notausstiege, einschließlich der Notausstiege für die Besatzung, sowie alle Türen, Fenster und sonstigen Öffnungen, die für das Verlassen des Hubschraubers unter Wasser geeignet sind, müssen so ausgerüstet sein, dass sie in einem Notfall funktionstüchtig sind.

- i) Ungeachtet der Buchstaben a, b und c kann der Betreiber an einem Offshore-Ort befindlichen, gesundheitlich beeinträchtigten Fluggästen auf der Grundlage einer Risikobewertung erlauben, auf Rückflügen oder Flügen zwischen Offshore-Orten Rettungswesten, Überlebensanzüge oder Notfall-Atemretter nicht oder nur teilweise zu tragen.

**SPA.HOFO.170 Anforderungen an die Besatzung**

a) Der Betreiber hat Folgendes festzulegen:

1. Kriterien für die Auswahl von Flugbesatzungsmitgliedern, wobei deren bisherige Erfahrung zu berücksichtigen ist,
2. die Mindest Erfahrung des Kommandanten/verantwortlichen Piloten, der Offshore-Flüge durchführen soll, und
3. ein Schulungs- und Überprüfungsprogramm für die Besatzungsmitglieder, das jedes Besatzungsmitglied erfolgreich absolvieren muss. Solche Programme müssen an die Offshore-Umgebung angepasst sein und normale, außergewöhnliche und Notverfahren, das effektive Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management) sowie Schulungen in Bezug auf den Eintritt ins Wasser und das Überleben auf See umfassen.

b) *Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung*

Ein Pilot darf einen Hubschrauber mit Fluggästen nur unter den folgenden Voraussetzungen betreiben:

1. an einem Offshore-Ort als Kommandant, verantwortlicher Pilot oder Kopilot, wenn er in den vorangegangenen 90 Tagen mindestens 3 Starts, Abflüge, Landeanflüge und Landungen an einem Offshore-Ort in einem Hubschrauber desselben Musters oder einem diesem Muster entsprechenden Flugsimulator (Full Flight Simulator, FFS) durchgeführt hat; oder
2. nachts an einem Offshore-Ort als Kommandant, verantwortlicher Pilot oder Kopilot, wenn er in den vorangegangenen 90 Tagen nachts mindestens 3 Starts, Abflüge, Landeanflüge und Landungen an einem Offshore-Ort in einem Hubschrauber desselben Musters oder einem diesem Muster entsprechenden FFS durchgeführt hat;

Die 3 Starts und Landungen sind in Abhängigkeit vom durchzuführenden Flugbetrieb mit mehreren Piloten oder mit einem Piloten zu absolvieren;

c) Besondere Anforderungen hinsichtlich CAT:

1. Der Zeitraum von 90 Tagen gemäß Buchstabe b Nummern 1 und 2 kann auf 120 Tage verlängert werden, solange der Pilot Streckenflüge unter Aufsicht eines Lehrberechtigten oder Prüfers für Musterberechtigungen durchführt.
2. Wenn der Pilot die Anforderungen in Absatz 1 nicht erfüllt, muss er einen Schulungsflug im Hubschrauber oder in einem FFS des zu verwendenden Hubschraubermusters absolvieren, bevor er seine Rechte ausüben kann, wobei mindestens die unter Buchstabe b Nummern 1 und 2 genannten Anforderungen zu erfüllen sind.“

(5) In Anhang VI (Teil-NCC):

a) NCC.GEN.106 wird wie folgt geändert:

- ii) das Wort „und“ am Ende von Buchstabe a Nummer 4 Ziffer vii wird gestrichen;
- ii) am Ende von Buchstabe a Nummer 4 Ziffer viii wird das Wort „und“ hinzugefügt;
- iii) unter Buchstabe a Nummer 4 wird folgende Ziffer ix eingefügt:  
„ix) etwaige für die leistungsorientierte Navigation (PBN) erforderliche Navigationsdatenbanken geeignet und auf dem neuesten Stand sind.“;

b) folgender Punkt NCC.OP.116 wird eingefügt:

**„NCC.OP.116 Leistungsorientierte Navigation — Flugzeuge und Hubschrauber**

Ist für die vorgesehene Strecke oder das vorgesehene Verfahren leistungsorientierte Navigation (PBN) erforderlich, stellt der Betreiber sicher, dass

- a) die einschlägige PBN-Spezifikation im Flughandbuch oder einem sonstigen, von der ausstellenden Behörde im Rahmen einer Lufttüchtigkeitsprüfung genehmigten oder auf einer solchen Genehmigung basierenden Dokument angegeben ist und
- b) das Luftfahrzeug im Einklang mit den relevanten Navigationsspezifikationen und -beschränkungen betrieben wird, die im Flughandbuch oder einem sonstigen vorstehend genannten Dokument angegeben sind.“;

c) NCC.OP.145 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot mit allen angemessenen und zur Verfügung stehenden Mitteln davon zu überzeugen, dass die verfügbaren und unmittelbar bei einem solchen Flug für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlichen weltraumgestützten Einrichtungen, Boden- und/oder Wasser-Einrichtungen einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Navigationshilfen für die Art des Betriebs, im Rahmen dessen der Flug durchgeführt werden soll, geeignet sind.“;

d) NCC.OP.152 wird wie folgt geändert:

i) das Wort „und“ am Ende von Buchstabe b Nummer 2 Ziffer vii wird gestrichen;

ii) Buchstabe b Nummer 3 wird gestrichen;

e) folgender Punkt NCC.OP.153 wird eingefügt:

**„NCC.OP.153 Bestimmungsflugplätze — Instrumentenanflugverfahren**

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass ausreichende Mittel für den Flug und die Landung am Bestimmungsflugplatz oder an einem Bestimmungsausweichflugplatz zur Verfügung stehen, falls die Fähigkeit zur Nutzung des beabsichtigten Anflug- und Landeverfahrens verloren geht.“

f) NCC.OP.220 wird wie folgt geändert:

**„NCC.OP.220 Bordseitige Kollisionsschutzanlage (Airborne Collision Avoidance System, ACAS)**

Der Betreiber hat Betriebsverfahren und Schulungsprogramme festzulegen, wenn eine bordseitige Kollisionsschutzanlage (ACAS) installiert und funktionsbereit ist, um sicherzustellen, dass die Flugbesatzung hinsichtlich der Vermeidung von Kollisionen angemessen geschult und in der Lage ist, ACAS-II-Ausrüstung zu nutzen.“;

g) NCC.IDE.A.180 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Ein Anschnallgurt mit einem Oberkörperrückhaltesystem muss

1. mit einem zentralen Gurtschloss versehen sein,

2. auf den Sitzen für die mindestens erforderlichen Flugbegleiter mit zwei Schultergurten und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können, ausgestattet sein, und

3. auf Flugbesatzungssitzen und auf jedem Sitz neben einem Pilotensitz

i) mit zwei Schultergurten und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können, oder,

ii) soweit es sich um eines der folgenden Flugzeuge handelt, mit einem diagonalen Schultergurt und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können, ausgestattet sein:

A) Flugzeuge mit einer MCTOM von weniger als 5 700 kg und einer MOPSC von weniger als neun, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen erfüllen;

B) Flugzeuge mit einer MCTOM von weniger als 5 700 kg und einer MOPSC von weniger als neun, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen nicht erfüllen und erstmals vor dem 25. August 2016 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.“;

h) in NCC.IDE.A.250 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Für PBN-Flüge muss das Luftfahrzeug die Anforderungen für die Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinsichtlich der entsprechenden Navigationspezifikation erfüllen.“;

- i) NCC.IDE.A.260 erhält folgende Fassung:

**„NCC.IDE.A.260 Verwaltung von Luftfahrt Datenbanken**

- a) Luftfahrt Datenbanken, die in zugelassenen Anwendungen von Luftfahrzeugsystemen genutzt werden, müssen die der beabsichtigten Datennutzung entsprechenden Anforderungen an die Datenqualität erfüllen.
- b) Der Betreiber hat eine zeitgerechte Verteilung und Einspeisung aktueller und unveränderter Luftfahrt Datenbanken bei allen Luftfahrzeugen sicherzustellen, für die diese jeweils erforderlich sind.
- c) Ungeachtet sonstiger Anforderungen an die Meldung von Ereignissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 muss der Betreiber dem Datenbankanbieter Fälle fehlerhafter, uneinheitlicher oder fehlender Daten melden, die nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr für Flüge darstellen können.

In diesen Fällen muss der Betreiber die Flugbesatzung und anderes betroffenes Personal informieren und dafür sorgen, dass die betroffenen Daten nicht verwendet werden.“;

- j) NCC.IDE.H.215 Buchstabe b wird gestrichen;

- k) NCC.IDE.H.226 erhält folgende Fassung:

**„NCC.IDE.H.226 Überlebensanzüge für Besatzungsmitglieder**

Jedes Besatzungsmitglied muss einen Überlebensanzug tragen, wenn der verantwortliche Pilot dies aufgrund einer Risikobewertung unter Berücksichtigung der folgenden Bedingungen bestimmt:

- a) bei Flügen über Wasser außerhalb der Entfernung, in der das Land im Autorotationsbetrieb erreicht oder eine sichere Notlandung durchgeführt werden kann, wobei der Hubschrauber im Falle eines kritischen Triebwerksausfalls nicht im Horizontalflug weiterfliegen kann, und
- b) wenn die dem Kommandanten/verantwortlichen Piloten vorliegenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen während des Fluges eine Wassertemperatur von weniger als plus 10 °C erwarten lassen.“;

- l) NCC.IDE.H.231 wird gestrichen;

- m) in NCC.IDE.H.250 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Wenn ein PBN-Betrieb erforderlich ist, muss das Luftfahrzeug die Anforderungen für die Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinsichtlich der entsprechenden Navigationspezifikation erfüllen.“

- n) Folgender Punkt NCC.IDE.H.260 wird angefügt:

**„NCC.IDE.H.260 Verwaltung von Luftfahrt Datenbanken**

- a) Luftfahrt Datenbanken, die in zugelassenen Anwendungen von Luftfahrzeugsystemen genutzt werden, müssen die der beabsichtigten Datennutzung entsprechenden Anforderungen an die Datenqualität erfüllen.
- b) Der Betreiber hat eine zeitgerechte Verteilung und Einspeisung aktueller und unveränderter Luftfahrt Datenbanken bei allen Luftfahrzeugen sicherzustellen, für die diese jeweils erforderlich sind.
- c) Ungeachtet sonstiger Anforderungen an die Meldung von Ereignissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 muss der Betreiber dem Datenbankanbieter Fälle fehlerhafter, uneinheitlicher oder fehlender Daten melden, die nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr für Flüge darstellen können.

In diesen Fällen muss der Betreiber die Flugbesatzung und anderes betroffenes Personal informieren und dafür sorgen, dass die betroffenen Daten nicht verwendet werden.“;

- (6) In Anhang VII (Teil-NCO):

- a) NCO.GEN.105 wird wie folgt geändert:

- i) das Wort „und“ am Ende von Buchstabe a Nummer 4 Ziffer v wird gestrichen;
- ii) am Ende von Buchstabe a Nummer 4 Ziffer vi wird das Wort „und“ hinzugefügt;

iii) unter Buchstabe a Nummer 4 wird folgende Ziffer vii angefügt:

„vii) etwaige für die leistungsorientierte Navigation (PBN) erforderliche Navigationsdatenbanken geeignet und auf dem neuesten Stand sind.“;

b) in NCO.GEN.140 wird folgender Buchstabe f angefügt:

„f) Angemessene Mengen von Gegenständen und Stoffen, die ansonsten als gefährliche Güter eingestuft würden und zur Förderung der Flugsicherheit genutzt werden, gelten als zugelassen gemäß Absatz 1;2.2.1 Buchstabe a der Technischen Anweisungen, wenn das Mitführen an Bord empfehlenswert ist, um ihre rechtzeitige Verfügbarkeit für betriebliche Zwecke sicherzustellen. Dies gilt unabhängig davon, ob solche Gegenstände und Stoffe im Zusammenhang mit einem bestimmten Flug befördert werden müssen oder verwendet werden sollen.

Die vorstehend genannten Gegenstände und Stoffe müssen unter der Verantwortung des verantwortlichen Piloten so verpackt und an Bord gebracht werden, dass Risiken für Besatzungsmitglieder, Fluggäste, Fracht oder das Luftfahrzeug während des Betriebs des Luftfahrzeugs minimiert werden.“;

c) folgender Punkt NCC.OP.116 wird eingefügt:

**„NCC.OP.116 Leistungsorientierte Navigation — Flugzeuge und Hubschrauber**

Ist für die vorgesehene Strecke oder das vorgesehene Verfahren leistungsorientierte Navigation (PBN) erforderlich, stellt der verantwortliche Pilot sicher, dass

a) die einschlägige PBN-Navigationsspezifikation im Flughandbuch oder einem sonstigen, von der ausstellenden Behörde im Rahmen einer Lufttüchtigkeitsprüfung genehmigten oder auf einer solchen Genehmigung basierenden Dokument angegeben ist und

b) das Luftfahrzeug im Einklang mit den relevanten Navigationsspezifikationen und -beschränkungen betrieben wird, die im Flughandbuch oder einem sonstigen vorstehend genannten Dokument angegeben sind.“;

d) NCO.OP.135 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot mit allen angemessenen und zur Verfügung stehenden Mitteln davon zu überzeugen, dass die verfügbaren und unmittelbar bei einem solchen Flug für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlichen weltraumgestützten Einrichtungen, Boden- und/oder Wasser-Einrichtungen einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Navigationshilfen für die Art des Betriebs, im Rahmen dessen der Flug durchgeführt werden soll, geeignet sind.“;

e) folgender Punkt NCO.OP.142 wird eingefügt:

**„NCO.OP.142 Bestimmungsflugplätze — Instrumentenanflugverfahren**

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass ausreichende Mittel für den Flug und die Landung am Bestimmungsflugplatz oder an einem Bestimmungsausweichflugplatz zur Verfügung stehen, falls die Fähigkeit zur Nutzung des beabsichtigten Anflug- und Landeverfahrens verloren geht.“

f) NCO.OP.190 erhält folgende Fassung:

**„NCO.OP.190 Gebrauch von Zusatzsauerstoff**

a) Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass Flugbesatzungsmitglieder, die während des Fluges wesentliche Aufgaben für die sichere Flugdurchführung wahrnehmen, ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen, wenn er feststellt, dass ein Mangel an Sauerstoff bei der beabsichtigten Flughöhe die Fähigkeiten der Besatzungsmitglieder einschränken könnte, und dass Zusatzsauerstoff für die Fluggäste zur Verfügung steht, wenn diese durch einen Mangel an Sauerstoff beeinträchtigt werden könnten.

b) In jedem sonstigen Fall, in dem der verantwortliche Pilot nicht feststellen kann, wie ein Mangel an Sauerstoff sämtliche Insassen betreffen könnte, muss er sicherstellen, dass

1. alle Flugbesatzungsmitglieder, die während des Fluges wesentliche Aufgaben für die sichere Flugdurchführung wahrnehmen, Zusatzsauerstoff nehmen, wenn die Druckhöhe im Fluggastraum länger als 30 Minuten zwischen 10 000 ft und 13 000 ft liegt, und

2. alle Insassen stets dann Zusatzsauerstoff nehmen, wenn die Druckhöhe im Fluggastraum 13 000 ft übersteigt.“

g) Folgender Punkt NCO.OP.220 wird angefügt:

**„NCO.OP.220 Bordseitige Kollisionsschutzanlage (Airborne Collision Avoidance System, ACAS II)**

Wird ACAS II verwendet, muss der verantwortliche Pilot die entsprechenden Betriebsverfahren anwenden und angemessen geschult sein.“;

h) in NCO.IDE.A.140 erhält Buchstabe a Nummer 4 folgende Fassung:

„4. einem Anschnallgurt mit Oberkörperückhaltesystem für jeden Flugbesatzungssitz mit einem zentralen Gurtschloss bei Flugzeugen, die erstmals am oder nach dem 25. August 2016 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.“;

i) NCO.IDE.A.155 erhält folgende Fassung:

**„NCO.IDE.A.155 Zusatzsauerstoff — Flugzeuge ohne Druckkabine**

Flugzeuge ohne Druckkabine, die betrieben werden, wenn gemäß NCO.OP.190 eine Sauerstoffversorgung erforderlich ist, müssen mit Sauerstoffspeicher- und -abgabevorrichtungen ausgerüstet sein, die die erforderlichen Sauerstoffmengen speichern und abgeben können.“;

j) in NCO.IDE.A.195 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Für PBN-Flüge muss das Luftfahrzeug die Anforderungen für die Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinsichtlich der entsprechenden Navigationspezifikation erfüllen.“;

k) folgender Punkt NCO.IDE.A.205 wird angefügt:

**„NCO.IDE.A.205 Verwaltung von Luftfahrt Datenbanken**

a) Luftfahrt Datenbanken, die in zugelassenen Anwendungen von Luftfahrzeugsystemen genutzt werden, müssen die der beabsichtigten Datennutzung entsprechenden Anforderungen an die Datenqualität erfüllen.

b) Der verantwortliche Pilot hat eine zeitgerechte Verteilung und Einspeisung aktueller und unveränderter Luftfahrt Datenbanken bei allen Luftfahrzeugen sicherzustellen, für die diese jeweils erforderlich sind.

c) Ungeachtet sonstiger Anforderungen an die Meldung von Ereignissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 muss der verantwortliche Pilot dem Datenbankanbieter Fälle fehlerhafter, uneinheitlicher oder fehlender Daten melden, die nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr für Flüge darstellen können.

In diesen Fällen darf der verantwortliche Pilot die betroffenen Daten nicht verwenden.“;

l) NCO.IDE.H.155 erhält folgende Fassung:

**„NCO.IDE.H.155 Zusatzsauerstoff — Hubschrauber ohne Druckkabine**

Hubschrauber ohne Druckkabine, die betrieben werden, wenn gemäß NCO.OP.190 eine Sauerstoffversorgung erforderlich ist, müssen mit Sauerstoffspeicher- und -abgabevorrichtungen ausgerüstet sein, die die erforderlichen Sauerstoffmengen speichern und abgeben können.“;

m) in NCO.IDE.H.195 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Für PBN-Flüge muss das Luftfahrzeug die Anforderungen für die Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinsichtlich der entsprechenden Navigationspezifikation erfüllen.“;

n) folgender Punkt NCO.IDE.H.205 wird angefügt:

**„NCO.IDE.H.205 Verwaltung von Luftfahrt Datenbanken**

a) Luftfahrt Datenbanken, die in zugelassenen Anwendungen von Luftfahrzeugsystemen genutzt werden, müssen die der beabsichtigten Datennutzung entsprechenden Anforderungen an die Datenqualität erfüllen.

- b) Der Betreiber hat eine zeitgerechte Verteilung und Einspeisung aktueller und unveränderter Luftfahrt-datenbanken bei Luftfahrzeugen sicherzustellen, für die diese jeweils erforderlich sind.
- c) Ungeachtet sonstiger Anforderungen an die Meldung von Ereignissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 muss der Betreiber dem Datenbankanbieter Fälle fehlerhafter, uneinheitlicher oder fehlender Daten melden, die nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr für Flüge darstellen können.

In diesen Fällen darf der verantwortliche Pilot die betroffenen Daten nicht verwenden.“;

- o) NCO.IDE, S. 130 erhält folgende Fassung:

**„NCO.IDE, S. 130 Zusatzsauerstoff**

Segelflugzeuge, die betrieben werden, wenn gemäß NCO.OP.190 eine Sauerstoffversorgung erforderlich ist, müssen mit Sauerstoffspeicher- und -abgabevorrichtungen ausgerüstet sein, die die erforderlichen Sauerstoffmengen speichern und abgeben können.“;

- p) in NCO.SPEC.110 erhält Buchstabe f folgende Fassung:

„f) sicherzustellen, dass Aufgabenspezialisten und Besatzungsmitglieder ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen, wenn er feststellt, dass ein Mangel an Sauerstoff bei der beabsichtigten Flughöhe die Fähigkeiten der Besatzungsmitglieder einschränken oder die Aufgabenspezialisten beeinträchtigen könnte. Wenn der verantwortliche Pilot nicht feststellen kann, wie ein Mangel an Sauerstoff die Insassen beeinträchtigen könnte, hat er sicherzustellen, dass Aufgabenspezialisten und Besatzungsmitglieder ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen, wenn die Kabinendruckhöhe 13 000 ft übersteigt oder länger als 30 Minuten über 10 000 ft liegt.“.

- (7) In Anhang VIII (Teil-SPO):

- a) SPO.GEN.107 wird wie folgt geändert:

- i) das Wort „und“ am Ende von Buchstabe a Nummer 4 Ziffer v wird gestrichen;
- ii) am Ende von Buchstabe a Nummer 4 Ziffer vi wird das Wort „und“ hinzugefügt;
- iii) unter Buchstabe a Nummer 4 wird folgende Ziffer vii angefügt:

„vii) etwaige für die leistungsorientierte Navigation (PBN) erforderliche Navigationsdatenbanken geeignet und auf dem neuesten Stand sind.“;

- b) folgender Punkt SPO.OP.116 wird eingefügt:

**„SPO.OP.116 Leistungsorientierte Navigation — Flugzeuge und Hubschrauber**

Ist für die vorgesehene Strecke oder das vorgesehene Verfahren leistungsorientierte Navigation (PBN) erforderlich, stellt der Betreiber sicher, dass

- a) die einschlägige PBN-Spezifikation im Flughandbuch oder einem sonstigen, von der ausstellenden Behörde im Rahmen einer Lufttüchtigkeitsprüfung genehmigten oder auf einer solchen Genehmigung basierenden Dokument angegeben ist und
- b) das Luftfahrzeug im Einklang mit den relevanten Navigationsspezifikationen und -beschränkungen betrieben wird, die im Flughandbuch oder einem sonstigen vorstehend genannten Dokument angegeben sind.“;

- c) SPO.OP.140 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot mit allen angemessenen und zur Verfügung stehenden Mitteln davon zu überzeugen, dass die verfügbaren und unmittelbar bei einem solchen Flug für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlichen weltraumgestützten Einrichtungen, Boden- und/oder Wasser-Einrichtungen einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Navigationshilfen für die Art des Betriebs, im Rahmen dessen der Flug durchgeführt werden soll, geeignet sind.“;

- d) SPO.OP.151 Buchstabe b Nummer 3 wird gestrichen;

e) folgender Punkt SPO.OP.152 wird eingefügt:

**„SPO.OP.152 Bestimmungsflugplätze — Instrumentenanflugverfahren**

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass ausreichende Mittel für den Flug und die Landung am Bestimmungsflugplatz oder an einem Bestimmungsausweichflugplatz zur Verfügung stehen, falls die Fähigkeit zur Nutzung des beabsichtigten Anflug- und Landeverfahrens verloren geht.“

f) SPO.OP.205 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der Betreiber hat Betriebsverfahren und Schulungsprogramme festzulegen, wenn eine bordseitige Kollisionsschutzanlage (ACAS) installiert und funktionsbereit ist, um sicherzustellen, dass die Flugbesatzung hinsichtlich der Vermeidung von Kollisionen angemessen geschult und in der Lage ist, ACAS-II-Ausrüstung zu nutzen.“;

g) In SPO.IDE.A.160 erhalten die Buchstaben c und d folgende Fassung:

„c) im Fall nicht technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge, die erstmals am oder nach dem 25. August 2016 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, einem Anschnallgurt mit Oberkörperückhaltesystem und einem zentralen Gurtschloss für jeden Flugbesatzungssitz;

d) im Fall technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge einem Anschnallgurt mit Oberkörperückhaltesystem mit einer Vorrichtung, die den Oberkörper des Insassen bei einer starken Verzögerung automatisch zurückhält:

1. für jeden Flugbesatzungssitz und für jeden Sitz neben einem Pilotensitz, und
2. für jeden Beobachtersitz im Cockpit.“;

h) in SPO.IDE.A.160 wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) Der Anschnallgurt mit Oberkörperückhaltesystem gemäß Buchstabe d muss

1. mit einem zentralen Gurtschloss ausgestattet sein;
2. auf Flugbesatzungssitzen und auf jedem Sitz neben einem Pilotensitz
  - i) mit zwei Schultergurten und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können, und
  - ii) soweit es sich um eines der folgenden Flugzeuge handelt, mit einem diagonalen Schultergurt und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können, ausgestattet sein:
    - A) Flugzeuge mit einer MCTOM von weniger als 5 700 kg und einer MOPSC von weniger als neun, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen erfüllen;
    - B) Flugzeuge mit einer MCTOM von weniger als 5 700 kg und einer MOPSC von weniger als neun, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen nicht erfüllen und erstmals vor dem 25. August 2016 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.“;

i) in SPO.IDE.A.220 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Für PBN-Flüge muss das Luftfahrzeug die Anforderungen für die Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinsichtlich der entsprechenden Navigationspezifikation erfüllen.“;

j) folgender Punkt SPO.IDE.A.230 wird angefügt:

**„SPO.IDE.A.230 Verwaltung von Luftfahrt Datenbanken**

a) Luftfahrt Datenbanken, die in zugelassenen Anwendungen von Luftfahrzeugsystemen genutzt werden, müssen die der beabsichtigten Datennutzung entsprechenden Anforderungen an die Datenqualität erfüllen.

- b) Der Betreiber hat eine zeitgerechte Verteilung und Einspeisung aktueller und unveränderter Luftfahrt-datenbanken bei allen Luftfahrzeugen sicherzustellen, für die diese jeweils erforderlich sind.
- c) Ungeachtet sonstiger Anforderungen an die Meldung von Ereignissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 muss der Betreiber dem Datenbankanbieter Fälle fehlerhafter, uneinheitlicher oder fehlender Daten melden, die nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr für Flüge darstellen können.

In diesen Fällen muss der Betreiber die Flugbesatzung und anderes betroffenes Personal informieren und dafür sorgen, dass die betroffenen Daten nicht verwendet werden.“;

- k) SPO.IDE.H.198 erhält folgende Fassung:

**„SPO.IDE.H.198 Überlebensanzüge — technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber**

Jeder Insasse muss einen Überlebensanzug tragen, wenn der verantwortliche Pilot dies aufgrund einer Risikobewertung unter Berücksichtigung der folgenden Bedingungen bestimmt:

- a) bei Flügen über Wasser außerhalb der Entfernung, in der das Land im Autorotationsbetrieb erreicht oder eine sichere Notlandung durchgeführt werden kann, wobei der Hubschrauber im Falle eines kritischen Triebwerksausfalls nicht im Horizontalflug weiterfliegen kann; und
- b) wenn die dem verantwortlichen Piloten vorliegenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen während des Fluges eine Wassertemperatur von weniger als plus 10 °C erwarten lassen.“;

- l) SPO.IDE.H.201 wird gestrichen;

- m) in SPO.IDE.H.220 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Für PBN-Flüge muss das Luftfahrzeug die Anforderungen für die Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinsichtlich der entsprechenden Navigationsspezifikation erfüllen.“;

- n) folgender Punkt SPO.IDE.H.230 wird angefügt:

**„SPO.IDE.H.230 Verwaltung von Luftfahrt-datenbanken**

- a) Luftfahrt-datenbanken, die in zugelassenen Anwendungen von Luftfahrzeugsystemen genutzt werden, müssen die der beabsichtigten Datennutzung entsprechenden Anforderungen an die Datenqualität erfüllen.
- b) Der Betreiber hat eine zeitgerechte Verteilung und Einspeisung aktueller und unveränderter Luftfahrt-datenbanken bei allen Luftfahrzeugen sicherzustellen, für die diese jeweils erforderlich sind.
- c) Ungeachtet sonstiger Anforderungen an die Meldung von Ereignissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 muss der Betreiber dem Datenbankanbieter Fälle fehlerhafter, uneinheitlicher oder fehlender Daten melden, die nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr für Flüge darstellen können.

In diesen Fällen muss der Betreiber die Flugbesatzung und anderes betroffenes Personal informieren und dafür sorgen, dass die betroffenen Daten nicht verwendet werden.“;

---

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/1200 DER KOMMISSION****vom 22. Juli 2016****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates <sup>(1)</sup>,gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 der Kommission vom 7. Juni 2011 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates für die Sektoren Obst und Gemüse und Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 136 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 für die in ihrem Anhang XVI Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.
- (2) Gemäß Artikel 136 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 wird der pauschale Einfuhrwert an jedem Arbeitstag unter Berücksichtigung variabler Tageswerte berechnet. Die vorliegende Verordnung sollte daher am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 136 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Brüssel, den 22. Juli 2016

*Für die Kommission,*  
*im Namen des Präsidenten,*  
Jerzy PLEWA

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung*

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.<sup>(2)</sup> ABl. L 157 vom 15.6.2011, S. 1.

## ANHANG

**Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

(EUR/100 kg)			
KN-Code	Drittland-Code <sup>(1)</sup>	Pauschaler Einfuhrwert	
0702 00 00	MA	144,8	
	ZZ	144,8	
0707 00 05	TR	103,7	
	ZZ	103,7	
0709 93 10	TR	142,5	
	ZZ	142,5	
0805 50 10	AR	187,5	
	AU	158,0	
	BO	223,6	
	CL	192,7	
	TR	164,0	
	UY	192,0	
	ZA	172,2	
	ZZ	184,3	
	0806 10 10	EG	272,8
		MA	245,1
ZZ		259,0	
0808 10 80	AR	125,6	
	BR	101,4	
	CL	130,9	
	CN	131,8	
	NZ	137,9	
	US	157,1	
	UY	72,1	
	ZA	109,0	
	ZZ	120,7	
	0808 30 90	AR	111,0
CL		122,4	
NZ		171,3	
TR		197,6	
ZA		113,7	
ZZ		143,2	
0809 10 00	TR	198,0	
	ZZ	198,0	
0809 29 00	TR	218,9	
	US	535,2	
	ZZ	377,1	

<sup>(1)</sup> Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1106/2012 der Kommission vom 27. November 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 471/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Gemeinschaftsstatistiken des Außenhandels mit Drittländern hinsichtlich der Aktualisierung des Verzeichnisses der Länder und Gebiete (ABl. L 328 vom 28.11.2012, S. 7). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

## BESCHLÜSSE

### BESCHLUSS (EU, Euratom) 2016/1201 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, DES RATES UND DER KOMMISSION

vom 13. Juli 2016

#### zur Ernennung der Mitglieder des Überwachungsausschusses des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DER RAT UND DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. September 2013 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (Euratom) Nr. 1074/1999 des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 15 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 setzt sich der Überwachungsausschuss des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) aus fünf unabhängigen Mitgliedern zusammen, die Erfahrung als ranghohe Juristen oder Ermittler oder in vergleichbarer Position in einem mit dem Tätigkeitsbereich des Amtes verwandten Bereich haben. Sie werden vom Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission im gegenseitigen Einvernehmen ernannt. Der Beschluss zur Ernennung der Mitglieder des Überwachungsausschusses enthält für den Fall des Rücktritts, des Todes oder der dauerhaften Amtsunfähigkeit eines oder mehrerer dieser Mitglieder auch eine Reserveliste potenzieller Nachfolger für die jeweils verbleibende Amtszeit.
- (2) Gemäß Artikel 15 Absatz 3 beträgt die Amtszeit der Mitglieder des Überwachungsausschusses fünf Jahre; eine Wiederernennung ist nicht zulässig. Damit die Sachkenntnis innerhalb des Ausschusses erhalten bleibt, werden abwechselnd drei beziehungsweise zwei Mitglieder ersetzt.
- (3) Nach Artikel 21 Absatz 2 enden die Pflichten von zwei Mitgliedern des Überwachungsausschusses, die per Losentscheid bestimmt werden, in Abweichung von Artikel 15 Absatz 3 Satz 1 mit Ablauf der ersten 36 Monate ihres Mandats. Somit endeten die Pflichten von zwei Mitgliedern, die mit Wirkung vom 23. Januar 2012 ernannt worden waren, am 22. Januar 2015. Im Einklang mit Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 bleiben diese Mitglieder nach Ablauf ihrer Amtszeit im Amt, bis das Verfahren zur Ernennung neuer Mitglieder des Überwachungsausschusses abgeschlossen ist. Daher sollten so rasch wie möglich neue Mitglieder ernannt werden.
- (4) Im Anschluss an ein Auswahlverfahren haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission davon überzeugt, dass die zu Mitgliedern und potenziellen Mitgliedern des Überwachungsausschusses zu ernennenden Persönlichkeiten die Anforderungen in Bezug auf ihre Unabhängigkeit und ihre Erfahrung als ranghohe Juristen oder Ermittler oder in vergleichbarer Position in einem mit dem Tätigkeitsbereich des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) verwandten Bereich nach Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 erfüllen —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

(1) Die nachstehend aufgeführten Persönlichkeiten werden mit Wirkung vom Tag des Inkrafttretens dieses Beschlusses zu Mitgliedern des Überwachungsausschusses des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) ernannt:

— Frau Colette DRINAN,

— Frau Grażyna Maria STRONIKOWSKA.

<sup>(1)</sup> ABl. L 248 vom 18.9.2013, S. 1.

(2) Die nachstehend aufgeführten Persönlichkeiten werden mit Wirkung vom 23. Januar 2017 zu Mitgliedern des Überwachungsausschusses des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) ernannt:

- Frau Maria Helena Pereira Loureiro Correia FAZENDA,
- Herr Petr KLEMENT,
- Herr Jan MULDER.

(3) Falls eine der oben genannten Persönlichkeiten aus dem Überwachungsausschuss zurücktritt, stirbt oder dauerhaft arbeitsunfähig wird, wird sie unverzüglich für die verbleibende Amtszeit durch die auf nachfolgender Liste an erster Stelle geführte Persönlichkeit ersetzt, die ihrerseits noch nicht die Nachfolge eines Mitglieds des Überwachungsausschusses angetreten hat:

- Herr Rafael MUÑOZ LÓPEZ-CARMONA,
- Frau Anca JURMA,
- Frau Dobrinka MIHAYLOVA,
- Herr Gerhard JAROSCH,
- Frau Kalliopi THEOLOGITOU,
- Herr Antonio BALSAMO,
- Herr Angelo Maria QUAGLINI.

#### Artikel 2

Bei der Erfüllung ihrer Pflichten fordern die Mitglieder des Überwachungsausschusses keine Anweisungen von einer Regierung, einem Organ, einer Einrichtung oder einem Amt oder einer Agentur an und nehmen auch keine Anweisungen von diesen entgegen.

Sie befassen sich bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nicht mit Angelegenheiten, an denen sie mittelbar oder unmittelbar ein persönliches, insbesondere ein familiäres oder finanzielles Interesse haben, das ihre Unabhängigkeit beeinträchtigen kann.

Die Mitglieder des Überwachungsausschusses unterliegen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben der beruflichen Schweigepflicht, die auch nach Ablauf ihrer Amtszeit für sie besteht.

#### Artikel 3

Den Mitgliedern des Überwachungsausschusses werden die ihnen bei der Ausübung ihrer dienstlichen Pflichten entstehenden Kosten erstattet, und sie erhalten zudem für jeden für diese Pflichten aufgewandten Arbeitstag ein Tagegeld. Die Höhe des Tagegeldes und das Erstattungsverfahren werden von der Kommission festgelegt.

#### Artikel 4

Die Kommission teilt diesen Beschluss den oben genannten Persönlichkeiten mit und setzt jede Persönlichkeit, die nach Artikel 1 Absatz 3 ein Mitglied des Überwachungsausschusses ersetzt, unverzüglich in Kenntnis.

---

*Artikel 5*

Dieser Beschluss tritt am 13. Juli 2016 in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 13. Juli 2016.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*  
Martin SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*  
Peter KAŽIMÍR

*Für die Kommission*

*Vizepräsidentin*  
Kristalina GEORGIEVA

---

**BESCHLUSS (EU) 2016/1202 DES RATES****vom 18. Juli 2016****zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union im Allgemeinen Rat der Welthandelsorganisation zu vertretenden Standpunkts zum Antrag der Vereinigten Staaten auf eine WTO-Ausnahmegenehmigung zur Verlängerung der Regelung zur Gewährung einer Präferenzbehandlung gegenüber dem früheren Treuhandgebiet Pazifische Inseln**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Artikel IX Absätze 3 und 4 des Übereinkommens von Marrakesch zur Errichtung der Welthandelsorganisation (im Folgenden „WTO-Übereinkommen“) werden die Verfahren zur Gewährung von Ausnahmegenehmigungen zur Entbindung eines Mitglieds von Verpflichtungen aus dem WTO-Übereinkommen oder aus den multilateralen Handelsübereinkommen geregelt.
- (2) Den Vereinigten Staaten wurde eine Ausnahmegenehmigung von ihren Verpflichtungen nach Artikel I Absatz 1 des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens 1994 (im Folgenden „GATT 1994“) gewährt, die zuletzt am 1. August 2007 bis zum 31. Dezember 2016 verlängert wurde.
- (3) Die Vereinigten Staaten beantragten gemäß Artikel IX Absatz 3 des WTO-Übereinkommens, bis 31. Dezember 2026 von ihren Verpflichtungen nach Artikel I Absatz 1 des GATT 1994 in dem Umfang entbunden zu werden, der es den Vereinigten Staaten ermöglicht, für infrage kommende Waren des früheren Treuhandgebiets Pazifische Inseln (Republik Marshallinseln, Föderierte Staaten von Mikronesien, Commonwealth der Nördlichen Marianen und Republik Palau), die in das Zollgebiet der Vereinigten Staaten eingeführt werden, weiterhin eine Präferenzbehandlung zu gewähren.
- (4) Die Gewährung der von den Vereinigten Staaten beantragten WTO-Ausnahmegenehmigung hätte keine nachteiligen Auswirkungen auf die Wirtschaft der Union oder auf ihre Handelsbeziehungen mit den im Rahmen der Ausnahmeregelung Begünstigten.
- (5) Es ist daher angezeigt, den im Namen der Union im Allgemeinen Rat der WTO zu vertretenden Standpunkt, den Antrag der Vereinigten Staaten auf eine Ausnahmegenehmigung zu unterstützen, festzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der im Namen der Union im Allgemeinen Rat der Welthandelsorganisation zu vertretende Standpunkt ist, dass der Antrag der Vereinigten Staaten, bis zum 31. Dezember 2026 von den Verpflichtungen nach Artikel I Absatz 1 des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens 1994 gemäß dem Wortlaut des Antrags der Vereinigten Staaten auf Ausnahmegenehmigung entbunden zu werden, unterstützt wird.

Dieser Standpunkt wird von der Kommission vertreten.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 18. Juli 2016.

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

G. MATEČNÁ

---

**BESCHLUSS (EU) 2016/1203 DES RATES****vom 18. Juli 2016****zur Ernennung eines vom Königreich Spanien vorgeschlagenen Mitglieds und eines vom Königreich Spanien vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

auf Vorschlag der spanischen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 26. Januar, 5. Februar und 23. Juni 2015 die Beschlüsse (EU) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (EU) 2015/190 <sup>(2)</sup> und (EU) 2015/994 <sup>(3)</sup> zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis 25. Januar 2020 erlassen.
- (2) Infolge des Ablaufs der Amtszeit von Herrn Francesc HOMS i MOLIST ist der Sitz eines Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden.
- (3) Infolge des Ablaufs der Amtszeit von Herrn Roger ALBINYANA i SAIGÍ ist der Sitz eines stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Folgende Personen werden im Ausschuss der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2020, ernannt:

a) zum Mitglied:

— Herr Jordi SOLÉ i FERRANDO, *Secretario de Asuntos Exteriores y de la Unión Europea, Comunidad Autónoma de Cataluña,*

und

b) zum stellvertretenden Mitglied:

— Herr Amadeu ALTAFAJ i TARDIO, *Representante Permanente ante la Unión Europea (\*), Comunidad Autónoma de Cataluña.**Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 18. Juli 2016.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

G. MATEČNÁ

---

<sup>(1)</sup> Beschluss (EU) 2015/116 des Rates vom 26. Januar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 20 vom 27.1.2015, S. 42).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2015/190 des Rates vom 5. Februar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 31 vom 7.2.2015, S. 25).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2015/994 des Rates vom 23. Juni 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 70).

<sup>(\*)</sup> Die Bezeichnung „Ständiger Vertreter der Autonomen Gemeinschaft Katalonien bei der Europäischen Union“ ist von der spanischen Regierung vor dem Obersten Gerichtshof Kataloniens angefochten worden.

**BESCHLUSS (EU) 2016/1204 DES RATES****vom 18. Juli 2016****zur Ernennung eines von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen Mitglieds des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

auf Vorschlag der deutschen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 26. Januar, 5. Februar und 23. Juni 2015 die Beschlüsse (EU) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (EU) 2015/190 <sup>(2)</sup> und (EU) 2015/994 <sup>(3)</sup> zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis 25. Januar 2020 erlassen.
- (2) Infolge des Ablaufs der Amtszeit von Herrn Tilman TÖGEL ist der Sitz eines Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Ernannt wird zum Mitglied des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d.h. bis zum 25. Januar 2020:

— Frau Katrin BUDDE, *Mitglied des Landtages von Sachsen-Anhalt*.*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 18. Juli 2016.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

G. MATEČNÁ

---

<sup>(1)</sup> Beschluss (EU) 2015/116 des Rates vom 26. Januar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 20 vom 27.1.2015, S. 42).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2015/190 des Rates vom 5. Februar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 31 vom 7.2.2015, S. 25).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2015/994 des Rates vom 23. Juni 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 70).

**BESCHLUSS (EU) 2016/1205 DES RATES****vom 18. Juli 2016****zur Ernennung von zwei vom Königreich der Niederlande vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

auf Vorschlag der niederländischen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 26. Januar 2015, 5. Februar 2015 und 23. Juni 2015 die Beschlüsse (EU) 2015/116<sup>(1)</sup>, (EU) 2015/190<sup>(2)</sup> und (EU) 2015/994<sup>(3)</sup> zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 erlassen. Am 13. Juli 2015 wurde mit dem Beschluss (EU) 2015/1140 des Rates<sup>(4)</sup> Herr H.J.J. (Henri) LENFERINK als Nachfolger von Herrn N.A. (André) VAN DE NADORT zum stellvertretenden Mitglied ernannt. Am 18. September 2015 wurde mit dem Beschluss (EU) 2015/1573 des Rates<sup>(5)</sup> Herr A. (Ard) VAN DER TUUK als Nachfolger von Herrn J.H.J. (Hans) KONST zum stellvertretenden Mitglied ernannt.
- (2) Infolge des Ablaufs der Amtszeit von Herrn H.J.J. (Henri) LENFERINK und Herrn A. (Ard) VAN DER TUUK sind zwei Sitze von stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen frei geworden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Folgende Personen werden im Ausschuss der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2020, zu stellvertretenden Mitgliedern ernannt:

- Herr B.R. (Bouke) ARENDS, *Wethouder van de gemeente Emmen*,
- Herr T. (Tjisse) STELPSTRA, *Gedeputeerde van de provincie Drenthe*.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 18. Juli 2016.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

G. MATEČNÁ

---

<sup>(1)</sup> Beschluss (EU) 2015/116 des Rates vom 26. Januar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 20 vom 27.1.2015, S. 42).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2015/190 des Rates vom 5. Februar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 31 vom 7.2.2015, S. 25).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2015/994 des Rates vom 23. Juni 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 70).

<sup>(4)</sup> Beschluss (EU) 2015/1140 des Rates vom 13. Juli 2015 zur Ernennung zweier niederländischer Mitglieder des Ausschusses der Regionen und zweier niederländischer Stellvertreter im Ausschuss der Regionen (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 17).

<sup>(5)</sup> Beschluss (EU) 2015/1573 des Rates vom 18. September 2015 zur Ernennung von vier niederländischen Mitgliedern des Ausschusses der Regionen und fünf niederländischen Stellvertretern im Ausschuss der Regionen (ABl. L 245 vom 22.9.2015, S. 10).

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2016/1206 DES RATES****vom 18. Juli 2016****zur Änderung des Durchführungsbeschlusses 2013/676/EU zur Ermächtigung Rumäniens, die Anwendung einer von Artikel 193 der Richtlinie 2006/112/EG über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem abweichenden Regelung zu verlängern**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 395 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 193 der Richtlinie 2006/112/EG schuldet grundsätzlich der Steuerpflichtige die Mehrwertsteuer, der Gegenstände steuerpflichtig liefert oder eine Dienstleistung steuerpflichtig erbringt.
- (2) Mit dem Durchführungsbeschluss 2010/583/EU des Rates<sup>(2)</sup> und dem darauf folgenden Durchführungsbeschluss 2013/676/EU des Rates<sup>(3)</sup> wurde Rumänien ermächtigt, eine abweichende Regelung anzuwenden, um zu bestimmen, dass im Fall der Lieferung von Holzzeugnissen durch Steuerpflichtige die Steuerschuldnerschaft für die Mehrwertsteuer auf den Empfänger übertragen wird.
- (3) Mit einem am 9. Februar 2016 bei der Kommission registrierten Schreiben ersuchte Rumänien um die Ermächtigung, die Regelung nach dem 31. Dezember 2016 anzuwenden.
- (4) Die Kommission unterrichtete die anderen Mitgliedstaaten mit Schreiben vom 23. März 2016 über den Antrag Rumäniens. Mit Schreiben vom 29. März 2016 teilte die Kommission Rumänien mit, dass sie über alle für die Beurteilung des Antrags erforderlichen Angaben verfügt.
- (5) Vor der Ermächtigung, auf die Lieferung von Holzzeugnissen das Reverse-Charge-Verfahren anzuwenden, gab es im rumänischen Holzmarkt aufgrund der Marktsituation und der auf diesem Markt tätigen Unternehmen Probleme. Laut dem von Rumänien vorgelegten Bericht, der zusammen mit dem Antrag auf Verlängerung der Regelung übermittelt wurde, hat die Bestimmung, dass die Mehrwertsteuer vom Empfänger geschuldet wird, Steuerhinterziehung und -umgehung in diesem Sektor verhindert, und sie ist daher nach wie vor gerechtfertigt.
- (6) Die Regelung ist dem angestrebten Ziel angemessen, da sie nicht allgemein gelten soll, sondern nur für bestimmte Umsätze in einem Sektor, der erhebliche Probleme hinsichtlich Steuerhinterziehung und -umgehung bereitet.
- (7) Die Regelung dürfte nach Ansicht der Kommission keine nachteiligen Auswirkungen auf die Betrugsvermeidung auf der Einzelhandelsebene bzw. in anderen Sektoren oder in anderen Mitgliedstaaten haben.
- (8) Die Ermächtigung sollte bis zum 31. Dezember 2019 gelten.
- (9) Für den Fall, dass Rumänien eine weitere Verlängerung über 2019 hinaus als nötig erachtet, sollte der Kommission spätestens bis zum 1. April 2019 ein neuer Bericht zusammen mit dem Verlängerungsantrag vorgelegt werden.
- (10) Die Regelung hat keine nachteiligen Auswirkungen auf die Mehrwertsteuer-Eigenmittel der Union.
- (11) Der Durchführungsbeschluss 2013/676/EU sollte daher entsprechend geändert werden —

<sup>(1)</sup> ABl. L 347 vom 11.12.2006, S. 1.

<sup>(2)</sup> Durchführungsbeschluss 2010/583/EU des Rates vom 27. September 2010 zur Ermächtigung Rumäniens, eine von Artikel 193 der Richtlinie 2006/112/EG über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem abweichende Sonderregelung einzuführen (ABl. L 256 vom 30.9.2010, S. 27).

<sup>(3)</sup> Durchführungsbeschluss 2013/676/EU des Rates vom 15. November 2013 zur Ermächtigung Rumäniens, die Anwendung einer von Artikel 193 der Richtlinie 2006/112/EG über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem abweichenden Regelung zu verlängern (ABl. L 316 vom 27.11.2013, S. 31).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Durchführungsbeschluss 2013/676/EU wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 wird das Datum „31. Dezember 2016“ durch das Datum „31. Dezember 2019“ ersetzt.
2. In Artikel 3 wird das Datum „1. April 2016“ durch das Datum „1. April 2019“ ersetzt.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an Rumänien gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 18. Juli 2016.

*Im Namen des Rates*  
*Die Präsidentin*  
G. MATEČNÁ

---

**BESCHLUSS (GASP) 2016/1207 DES POLITISCHEN UND SICHERHEITSPOLITISCHEN KOMITEES****vom 20. Juli 2016****zur Ernennung des Missionsleiters der Rechtsstaatlichkeitsmission der Europäischen Union im Kosovo\*, EULEX KOSOVO (EULEX KOSOVO/1/2016)**

DAS POLITISCHE UND SICHERHEITSPOLITISCHE KOMITEE —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 38 Absatz 3,

gestützt auf die Gemeinsame Aktion 2008/124/GASP des Rates vom 4. Februar 2008 über die Rechtsstaatlichkeitsmission der Europäischen Union im Kosovo, EULEX KOSOVO <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 12 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 12 Absatz 2 der Gemeinsamen Aktion 2008/124/GASP ist das Politische und Sicherheitspolitische Komitee (PSK) im Einklang mit Artikel 38 des Vertrags ermächtigt, geeignete Beschlüsse hinsichtlich der politischen Kontrolle und strategischen Leitung der Rechtsstaatlichkeitsmission der Europäischen Union im Kosovo (EULEX KOSOVO) zu fassen, einschließlich des Beschlusses zur Ernennung eines Missionsleiters.
- (2) Am 14. Juni 2016 hat der Rat den Beschluss (GASP) 2016/947 <sup>(2)</sup> zur Änderung der Gemeinsamen Aktion 2008/124/GASP und zur Verlängerung der EULEX KOSOVO bis zum 14. Juni 2018 angenommen.
- (3) Am 11. Juli 2016 hat die Hohe Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vorgeschlagen, Frau Alexandra PAPADOPOULOU zur Missionsleiterin von EULEX KOSOVO für den Zeitraum vom 1. September 2016 bis zum 14. Juni 2017 zu ernennen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Frau Alexandra PAPADOPOULOU wird für den Zeitraum vom 1. September 2016 bis zum 14. Juni 2017 zur Missionsleiterin der Rechtsstaatlichkeitsmission der Europäischen Union im Kosovo (EULEX KOSOVO) ernannt.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 20. Juli 2016.

*Im Namen des Politischen und  
Sicherheitspolitischen Komitees**Der Vorsitzende*

W. STEVENS

---

\* Diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht im Einklang mit der Resolution 1244/1999 des VN-Sicherheitsrates und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovo.

<sup>(1)</sup> ABl. L 42 vom 16.2.2008, S. 92.

<sup>(2)</sup> Beschluss (GASP) 2016/947 des Rates vom 14. Juni 2016 zur Änderung der Gemeinsamen Aktion 2008/124/GASP über die Rechtsstaatlichkeitsmission der Europäischen Union im Kosovo (EULEX KOSOVO) (ABl. L 157 vom 15.6.2016, S. 26).









ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**