

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2015/2338 DER KOMMISSION

vom 11. Dezember 2015

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Vorschriften für Flugschreiber, Unterwasserortungseinrichtungen und Flugwegverfolgungssysteme

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 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Betrieb von Luftfahrzeugen muss den in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegten grundlegenden Anforderungen genügen. Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sollte die Kommission die erforderlichen Durchführungsbestimmungen erlassen, um die Bedingungen für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen festzulegen.
- (2) Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit (CVR) dient der Unterstützung der Sicherheitsuntersuchung durch die Sicherheitsuntersuchungsbehörde bei einem Unfall oder einer Störung. Einschlägige Maßnahmen zum Schutz vor der Offenlegung von CVR-Aufzeichnungen in einer Situation, in der eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet wurde, sind in der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ vorgesehen. Angesichts der Einführung eines Sicherheitsmanagements ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass CVR-Aufzeichnungen außerhalb des Rahmens einer Sicherheitsuntersuchung verwendet werden könnten, um die Sicherheit aufrechtzuerhalten oder zu verbessern. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽³⁾ sollte daher geändert werden, um die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass die unangemessene Verwendung und Offenlegung von CVR-Aufzeichnungen wirksam verhindert werden kann.
- (3) Mit dem Ziel, die Gesamtleistung von Flugschreibern zu verbessern und die Bergung eines Luftfahrzeugs und seiner Flugschreiber nach einem Unfall über Wasser zu erleichtern, hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit bezüglich der derzeitigen Anforderungen vorgelegt. Diese Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit umfassen die Abschaffung veralteter Technologien wie Magnetband- und Magnetdrahtaufzeichnung, die Verlängerung der Mindestaufzeichnungsdauer von CVR-Anlagen, die Verlängerung der Sendedauer der Unterwasserortungseinrichtung des Flugschreibers sowie die Mitführung einer Unterwasserortungseinrichtung mit sehr großer Ortungsreichweite für Flugzeuge auf Langstreckenflügen über Wasser. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher geändert werden, um diese Sicherheitsverbesserungen aufzugreifen.
- (4) In die Überlegungen einzubeziehen sind das Verschwinden des Fluges MH370 am 8. März 2014 und die Empfehlungen der multidisziplinären Sitzung der ICAO zur weltweiten Flugwegverfolgung vom 12. und 13. Mai 2014. Die Position kommerzieller Luftfahrzeuge sollte zu jeder Zeit und auch in abgelegenen Gebieten bekannt sein, um die Ortung des Luftfahrzeugs im Fall eines von der Norm abweichenden Verhaltens, eines Notfalls oder Unfalls zu erleichtern. Wann immer möglich, sollten die zur Flugwegverfolgung von Luftfahrzeugen eingesetzten

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 13.3.2008, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 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).

Mittel von einem Ausfall der normalen Stromversorgung an Bord unbeeinträchtigt bleiben und keine Bedienmöglichkeit zur Abschaltung während des Flugs bieten. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher geändert werden, um zusätzliche Anforderungen in Bezug auf Mittel zur Flugwegverfolgung von Luftfahrzeugen weltweit, auch über Ozeanen und abgelegenen Gebieten, aufzunehmen.

- (5) Im Einklang mit dem Vorschlag des ICAO-Ausschusses zu Flugschreibern (FLIRECP) hinsichtlich des Mitführens von CVR-Anlagen mit verlängerter Aufzeichnungsdauer für große Flugzeuge sollte vorgesehen werden, CVR-Anlagen mit einer Aufzeichnungsdauer von 25 Stunden an Bord von Luftfahrzeugen einzuführen, die nach dem 1. Januar 2021 hergestellt werden und eine höchstzulässige Abflugmasse von mehr als 27 000 kg aufweisen.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen betreffen 13 Sicherheitsempfehlungen von Sicherheitsuntersuchungsbehörden ⁽¹⁾ im Hinblick auf die Erhöhung der Sicherheit durch Erleichterung der Sicherstellung von Informationen für die Zwecke europäischer Sicherheitsuntersuchungen, die Verbesserung der Leistung und Handhabung von Flugschreibern sowie der Ortung von Luftfahrzeugen nach einem Unfall über Wasser.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen mit der Stellungnahme Nr. 01/2014 ⁽²⁾ der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Einklang.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des durch Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I (Begriffsbestimmungen), Anhang IV (Teil-CAT), Anhang VI (Teil-NCC) und Anhang VIII (Teil-SPO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erhalten die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

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 11. Dezember 2015

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ EASA-Referenz der 13 Sicherheitsempfehlungen: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 von Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G-OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 und FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁽²⁾ Stellungnahme 01/2014 der EASA vom 5. Mai 2014 hinsichtlich der Änderung von Anforderungen an Flugschreiber und Unterwasserortungseinrichtungen.

ANHANG

1. Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt geändert:

- „8a) ‚Flugwegverfolgung‘ (aircraft tracking): ein bodengestütztes Verfahren zur Aufrechterhaltung und in festgelegten Zeitabständen erfolgenden Aktualisierung einer Aufzeichnung der vierdimensionalen Position einzelner Luftfahrzeuge im Flug;
- 8b) ‚Flugwegverfolgungssystem‘ (aircraft tracking system): ein System zur Erkennung eines anomalen Flugverhaltens und zur Alarmauslösung, das auf der Flugwegverfolgung beruht;“.

2. Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt geändert:

a) CAT.GEN.MPA.105 Buchstabe a Punkt 10 erhält folgende Fassung:

„10. er hat sicherzustellen, dass

- i) Flugschreiber nicht während des Flugs deaktiviert oder ausgeschaltet werden;
- ii) im Falle eines Ereignisses, das kein Unfall und keine schwere Störung ist und das der Meldepflicht gemäß ORO.GEN.160(a) unterliegt, Aufzeichnungen der Flugschreiber nicht absichtlich gelöscht werden, und
- iii) im Falle eines Unfalls oder einer schweren Störung oder wenn die Sicherstellung von Flugschreiberaufzeichnungen von der Untersuchungsbehörde angeordnet wird:
 - A) Aufzeichnungen der Flugschreiber nicht absichtlich gelöscht werden;
 - B) Flugschreiber unmittelbar nach Beendigung des Flugs deaktiviert werden und
 - C) Vorsichtsmaßnahmen zur Sicherstellung der Aufzeichnungen der Flugschreiber vor dem Verlassen des Cockpits ergriffen werden.“.

b) CAT.GEN.MPA.195 wird wie folgt geändert:

i) Der Titel erhält folgende Fassung:

„CAT.GEN.MPA.195 Handhabung von Flugschreiberaufzeichnungen: Aufbewahrung, Vorlage, Schutz und Verwendung“.

ii) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Nach einem Unfall, einer schweren Störung oder einem von der Untersuchungsbehörde festgestellten Ereignis hat der Betreiber eines Luftfahrzeugs die Originalaufzeichnungen des Flugschreibers für einen Zeitraum von 60 Tagen aufzubewahren, es sei denn, die Untersuchungsbehörde trifft eine andere Anordnung über die Aufbewahrungsdauer.“.

iii) Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„(f) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates (*)

1. dürfen außer zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit (CVR) dürfen CVR-Aufzeichnungen nicht offengelegt oder verwendet werden, es sei denn:

- i) es gibt ein Verfahren bezüglich der Handhabung von CVR-Aufzeichnungen und deren Niederschrift;
- ii) alle betroffenen Mitglieder der Besatzung und des Wartungspersonals haben zuvor ihre Zustimmung gegeben und
- iii) sie werden ausschließlich zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Sicherheit verwendet.

1a. Wird eine CVR-Aufzeichnung zu dem Zweck überprüft, die Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage zu gewährleisten, hat der Betreiber den Datenschutz der CVR-Aufzeichnung sicherzustellen und es darf die CVR-Aufzeichnung nicht offengelegt oder für andere Zwecke als die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage verwendet werden.

2. Aufzeichnungen des Flugdatenschreibers oder der Datenverbindung dürfen nur dann für andere Zwecke als zur Untersuchung eines Unfalls oder einer meldepflichtigen Störung verwendet werden, wenn solche Aufzeichnungen
 - i) vom Betreiber ausschließlich für Lufttüchtigkeits- oder Instandhaltungszwecke verwendet werden, oder
 - ii) anonymisiert werden, oder
 - iii) nach einem Verfahren offengelegt werden, das einen ausreichenden Schutz gewährt.

(*) Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).“.

c) Folgender Punkt CAT.GEN.MPA.205 wird eingefügt:

„CAT.GEN.MPA.205 Flugwegverfolgungssystem — Flugzeuge

- a) Bis spätestens zum 16. Dezember 2018 hat der Betreiber als Teil des Systems für die Durchführung der betrieblichen Kontrolle der Flüge ein Flugwegverfolgungssystem einzurichten und zu unterhalten, das die unter b) fallenden Flüge umfasst, wenn sie mit folgenden Flugzeugen durchgeführt werden:
 - (1) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) über 19 und die erstmals vor dem 16. Dezember 2018 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, mit der Fähigkeit zur Bereitstellung von Positionsdaten zusätzlich zum SSR-Transponder;
 - (2) alle Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) über 19 und die erstmals am oder nach dem 16. Dezember 2018 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben; und
 - (3) alle Flugzeuge mit einer MCTOM von mehr als 45 500 kg, die erstmals am oder nach dem 16. Dezember 2018 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.
- b) Flüge müssen vom Start bis zur Landung vom Betreiber verfolgt werden, es sei denn, die geplante Flugstrecke und die geplanten Ausweichstrecken befinden sich vollständig in Luftraumblöcken, in denen
 - (1) normalerweise ein ATS-Überwachungsdienst bereitgestellt wird, der durch ATC-Überwachungssysteme unterstützt wird, die das Luftfahrzeug in Zeitintervallen von ausreichender Dauer orten, und
 - (2) der Betreiber den zuständigen Flugsicherungsorganisationen die notwendigen Kontaktinformationen mitgeteilt hat.“.

d) Folgender Punkt CAT.GEN.MPA.210 wird eingefügt:

„CAT.GEN.MPA.210 Ortung eines Luftfahrzeugs in Not — Flugzeuge

Folgende Flugzeuge müssen mit robusten und automatisierten Mitteln ausgerüstet sein, mit denen nach einem Unfall, bei dem das Flugzeug schwer beschädigt wird, der Ort genau bestimmt werden kann, an dem der Flug endete:

- (1) alle Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) über 19 und die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2021 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben; und
- (2) alle Flugzeuge mit einer MCTOM von mehr als 45 500 kg, die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2021 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.“.

e) CAT.IDEA.185 Buchstaben b bis h erhalten folgende Fassung:

- „b) Bis zum 31. Dezember 2018 muss die Tonaufzeichnungsanlage die aufgezeichneten Daten mindestens für die folgenden Zeiträume speichern können:
 1. die letzten zwei Stunden bei den unter Buchstabe a Nummer 1 genannten Flugzeugen, für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 1. April 1998 ausgestellt wurde,
 2. die letzten 30 Minuten bei den unter Buchstabe a Nummer 1 genannten Flugzeugen, für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 1. April 1998 ausgestellt wurde, oder

3. die letzten 30 Minuten für unter Buchstabe a Nummer 2 genannte Flugzeuge.
- c) Spätestens ab 1. Januar 2019 muss die Tonaufzeichnungsanlage die aufgezeichneten Daten mindestens für die folgenden Zeiträume speichern können:
 1. die letzten 25 Stunden bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2021 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, oder
 2. die letzten zwei Stunden in allen anderen Fällen.
- d) Spätestens ab 1. Januar 2019 muss die Tonaufzeichnungsanlage auf anderen Datenträgern als Magnetband oder Magnetdraht aufzeichnen.
- e) Die Tonaufzeichnungsanlage muss mit Bezug auf eine Zeitskala Folgendes aufzeichnen:
 1. den Sprechfunkverkehr mit dem Cockpit,
 2. Sprachkommunikation der Flugbesatzungsmitglieder über die Gegensprechanlage und die Kabinen-Lautsprechanlage, sofern eingebaut,
 3. die Hintergrundgeräusche im Cockpit, einschließlich ohne Unterbrechung:
 - i) bei Flugzeugen, die erstmals am oder nach dem 1. April 1998 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, die von jedem benutzten Bügel- oder Maskenmikrofon empfangenen akustischen Signale,
 - ii) bei unter Buchstabe a Nummer 2 genannten Flugzeugen, die erstmals vor dem 1. April 1998 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, die von jedem Bügel- oder Maskenmikrofon empfangenen akustischen Signale, soweit möglich;
 4. Sprach- oder akustische Signale zur Identifizierung der Navigations- oder Anflughilfen, die über ein Headset oder einen Lautsprecher übertragen werden.
- f) Die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss beginnen, bevor sich das Flugzeug aus eigener Kraft fortbewegt, und bis zu dem Zeitpunkt der Beendigung des Flugs, an dem sich das Flugzeug nicht mehr aus eigener Kraft fortbewegen kann, fortgesetzt werden. Zusätzlich muss für Flugzeuge, die am oder nach dem 1. April 1998 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit automatisch beginnen, bevor sich das Flugzeug aus eigener Kraft fortbewegt, und bis zu dem Zeitpunkt der Beendigung des Flugs, an dem sich das Flugzeug nicht mehr mit eigener Motorleistung fortbewegen kann, fortgesetzt werden.
- g) Zusätzlich zu Buchstabe f muss die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit, abhängig von der Verfügbarkeit einer Stromversorgung, so früh wie möglich während der Cockpit-Checks vor dem Anlassen der Triebwerke zu Beginn des Flugs beginnen und bis zu den Cockpit-Checks unmittelbar nach dem Abschalten der Triebwerke am Ende des Flugs fortgesetzt werden bei
 1. unter Buchstabe a Nummer 1 genannten Flugzeugen, die am oder nach dem 1. April 1998 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, oder
 2. unter Buchstabe a Nummer 2 genannten Flugzeugen.
- h) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 16. Juni 2018 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen einen automatischen Notsender besitzen.“.
- f) CAT.IDE.A.190 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 16. Juni 2018 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen einen automatischen Notsender besitzen.“.
- g) CAT.IDE.A.195 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 16. Juni 2018 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen einen automatischen Notsender besitzen.“.

h) CAT.IDE.A.280 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) über 19 müssen mindestens mit Folgendem ausgerüstet sein:

1. im Falle von Flugzeugen, die nach dem 1. Juli 2008 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, zwei Notsendern, davon einer automatisch, oder einem Notsender und einer Einrichtung zur Ortung von Luftfahrzeugen, die die Anforderung gemäß CAT.GEN.MPA.210 erfüllt, oder
2. im Falle von Flugzeugen, die am oder vor dem 1. Juli 2008 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, einem automatischen Notsender oder zwei Notsendern eines beliebigen Typs oder einer Einrichtung zur Ortung von Luftfahrzeugen, die die Anforderung gemäß CAT.GEN.MPA.210 erfüllt.“

ii) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 19 oder weniger müssen mindestens mit Folgendem ausgerüstet sein:

1. im Falle von Flugzeugen, die nach dem 1. Juli 2008 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, einem automatischen ELT oder einer Einrichtung zur Ortung von Luftfahrzeugen, die die Anforderung gemäß CAT.GEN.MPA.210 erfüllt, oder
2. im Falle von Flugzeugen, die am oder vor dem 1. Juli 2008 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, einem ELT eines beliebigen Typs oder einer Einrichtung zur Ortung von Luftfahrzeugen, die die Anforderung gemäß CAT.GEN.MPA.210 erfüllt.“

i) In CAT.IDE.A.285 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„f) Spätestens ab dem 1. Januar 2019 müssen Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg und mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) über 19 sowie alle Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 45 500 kg mit einer sicher befestigten Einrichtung zur Unterwasserortung ausgerüstet sein, die auf einer Frequenz von 8,8 kHz \pm 1 kHz sendet, es sei denn:

1. das Flugzeug wird auf Strecken betrieben, auf denen es sich zu keinem Zeitpunkt in einer Entfernung von mehr als 180 NM von der Küste befindet, oder
2. das Flugzeug ist mit robusten und automatisierten Mitteln ausgerüstet, mit denen nach einem Unfall, bei dem das Flugzeug schwer beschädigt wird, der Ort genau bestimmt werden kann, an dem der Flug endete.“

j) In CAT.IDE.H.185 erhalten die Buchstaben c bis f folgende Fassung:

„c) Spätestens ab dem 1. Januar 2019 muss die Tonaufzeichnungsanlage auf anderen Datenträgern als Magnetband oder Magnetdraht aufzeichnen.

d) Die Tonaufzeichnungsanlage muss mit Bezug auf eine Zeitskala Folgendes aufzeichnen:

1. den Sprechfunkverkehr mit dem Cockpit,
2. Sprachkommunikation der Flugbesatzungsmitglieder über die Gegensprechanlage und die Kabinen-Lautsprechanlage, sofern eingebaut,
3. die Hintergrundgeräusche im Cockpit, einschließlich ohne Unterbrechung:
 - i) bei Hubschraubern, die erstmals am oder nach dem 1. August 1999 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, die von jedem Besatzungsmikrofon empfangenen akustischen Signale,
 - ii) bei Hubschraubern, die erstmals vor dem 1. August 1999 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, die von jedem Besatzungsmikrofon empfangenen akustischen Signale, soweit möglich;
4. Sprach- oder akustische Signale zur Identifizierung der Navigations- oder Anflughilfen, die über ein Headset oder einen Lautsprecher übertragen werden.

e) Die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss beginnen, bevor der Hubschrauber sich aus eigener Kraft fortbewegt, und bis zum Zeitpunkt der Beendigung des Flugs, an dem sich der Hubschrauber nicht mehr aus eigener Kraft fortbewegen kann, fortgesetzt werden.

- f) Zusätzlich zu Buchstabe e muss bei den in Buchstabe a Nummer 2 genannten Hubschraubern, die am oder nach dem 1. August 1999 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben,
1. die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit automatisch beginnen, bevor sich der Hubschrauber aus eigener Kraft fortbewegt, und bis zu dem Zeitpunkt der Beendigung des Flugs, an dem sich der Hubschrauber nicht mehr aus eigener Kraft fortbewegen kann, fortgesetzt werden, und
 2. die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit, abhängig von der Verfügbarkeit einer Stromversorgung, so früh wie möglich während der Cockpit-Checks vor dem Anlassen der Triebwerke zu Beginn des Flugs beginnen und bis zu den Cockpit-Checks unmittelbar nach dem Abschalten der Triebwerke am Ende des Flugs fortgesetzt werden.
- g) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen einen automatischen Notsender besitzen.“.
- k) CAT.IDE.H.190 Buchstabe e erhält folgende Fassung:
- „e) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen einen automatischen Notsender besitzen.“.
- l) CAT.IDE.H.195 Buchstabe d erhält folgende Fassung:
- „d) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen einen automatischen Notsender besitzen.“.
3. Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt geändert:
- a) NCC.GEN.106 Buchstabe a Punkt 9 erhält folgende Fassung:
- „9. hat sicherzustellen, dass
- i) Flugschreiber nicht während des Flugs deaktiviert oder ausgeschaltet werden;
 - ii) im Falle eines Ereignisses, das kein Unfall und keine schwere Störung ist und das der Meldepflicht gemäß ORO.GEN.160(a) unterliegt, Aufzeichnungen der Flugschreiber nicht absichtlich gelöscht werden, und
 - iii) im Falle eines Unfalls oder einer schweren Störung oder wenn die Sicherstellung von Flugschreiberaufzeichnungen von der Untersuchungsbehörde angeordnet wird:
 - A) Aufzeichnungen der Flugschreiber nicht absichtlich gelöscht werden;
 - B) Flugschreiber unmittelbar nach Beendigung des Flugs deaktiviert werden und
 - C) Vorsichtsmaßnahmen zur Sicherstellung der Aufzeichnungen der Flugschreiber vor dem Verlassen des Cockpits ergriffen werden.“.
- b) NCC.GEN.145 wird wie folgt geändert:
- i) Der Titel erhält folgende Fassung:

„NCC.GEN.145 Handhabung von Flugschreiberaufzeichnungen: Aufbewahrung, Vorlage, Schutz und Verwendung“.
 - ii) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Nach einem Unfall, einer schweren Störung oder einem von der Untersuchungsbehörde festgestellten Ereignis hat der Betreiber eines Luftfahrzeugs die Originalaufzeichnungen des Flugschreibers für einen Zeitraum von 60 Tagen aufzubewahren, es sei denn, die Untersuchungsbehörde trifft eine andere Anordnung über die Aufbewahrungsdauer.“.

- iii) Buchstabe f erhält folgende Fassung:
- „f) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 996/2010
1. dürfen außer zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit (CVR) dürfen CVR-Aufzeichnungen nicht offengelegt oder verwendet werden, es sei denn:
 - i) es gibt ein Verfahren bezüglich der Handhabung von CVR-Aufzeichnungen und deren Niederschrift;
 - ii) alle betroffenen Mitglieder der Besatzung und des Wartungspersonals haben zuvor ihre Zustimmung gegeben und
 - iii) sie werden nur zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Sicherheit verwendet.
 - 1a. Wird eine CVR-Aufzeichnung zu dem Zweck überprüft, die Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage zu gewährleisten, hat der Betreiber den Datenschutz der CVR-Aufzeichnung sicherzustellen und es darf die CVR-Aufzeichnung nicht offengelegt oder für andere Zwecke als die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage verwendet werden.
 2. Aufzeichnungen des Flugdatenschreibers oder der Datenverbindung dürfen nur dann für andere Zwecke als zur Untersuchung eines Unfalls oder einer meldepflichtigen Störung verwendet werden, wenn solche Aufzeichnungen
 - i) vom Betreiber ausschließlich für Lufttüchtigkeits- oder Instandhaltungszwecke verwendet werden, oder
 - ii) anonymisiert werden, oder
 - iii) nach einem Verfahren offengelegt werden, das einen ausreichenden Schutz gewährt.“
- c) NCC.IDE.A.160 wird wie folgt geändert:
- i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- „b) Die Tonaufzeichnungsanlage muss die aufgezeichneten Daten mindestens für die folgenden Zeiträume speichern können:
1. die letzten 25 Stunden bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2021 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, oder
 2. die letzten zwei Stunden in allen anderen Fällen.“
- ii) Buchstabe f erhält folgende Fassung:
- „f) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen einen automatischen Notsender besitzen.“
- d) NCC.IDE.A.165 Buchstabe e erhält folgende Fassung:
- „e) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen einen automatischen Notsender besitzen.“
- e) NCC.IDE.A.215 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
- „a) Flugzeuge müssen ausgerüstet sein mit:
- (1) einem Notsender eines beliebigen Typs oder einer Einrichtung zur Ortung von Luftfahrzeugen, die die Anforderung gemäß Anhang IV (Teil-CAT) CAT.GEN.MPA.210 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erfüllt, wenn für sie erstmals am oder vor dem 1. Juli 2008 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde;
 - (2) einem automatischen Notsender oder einer Einrichtung zur Ortung von Luftfahrzeugen, die die Anforderung gemäß Anhang IV (Teil-CAT) CAT.GEN.MPA.210 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erfüllt, wenn für sie erstmals nach dem 1. Juli 2008 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde.“

f) NCC.IDE.A.170 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen einen automatischen Notsender besitzen.“

g) NCC.IDE.H.160 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen einen automatischen Notsender besitzen.“

h) NCC.IDE.H.165 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen einen automatischen Notsender besitzen.“

i) NCC.IDE.H.170 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab dem 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen einen automatischen Notsender besitzen.“

4. Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt geändert:

a) SPO.GEN.107 Buchstabe a Punkt 9 erhält folgende Fassung:

„9. hat sicherzustellen, dass

- i) Flugschreiber nicht während des Flugs deaktiviert oder ausgeschaltet werden;
- ii) im Falle eines Ereignisses, das kein Unfall und keine schwere Störung ist und das der Meldepflicht gemäß ORO.GEN.160(a) unterliegt, Aufzeichnungen der Flugschreiber nicht absichtlich gelöscht werden und
- iii) im Falle eines Unfalls oder einer schweren Störung oder wenn die Sicherstellung von Flugschreiberaufzeichnungen von der Untersuchungsbehörde angeordnet wird:
 - A) Aufzeichnungen der Flugschreiber nicht absichtlich gelöscht werden;
 - B) Flugschreiber unmittelbar nach Beendigung des Flugs deaktiviert werden und
 - C) Vorsichtsmaßnahmen zur Sicherstellung der Aufzeichnungen der Flugschreiber vor dem Verlassen des Cockpits ergriffen werden.“

b) SPO.GEN.145 wird wie folgt geändert:

i) Der Titel erhält folgende Fassung:

„SPO.GEN.145 Handhabung von Flugschreiberaufzeichnungen: Aufbewahrung, Vorlage, Schutz und Verwendung — Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen“

ii) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Nach einem Unfall, einer schweren Störung oder einem von der Untersuchungsbehörde festgestellten Ereignis hat der Betreiber eines Luftfahrzeugs die Originalaufzeichnungen des Flugschreibers für einen Zeitraum von 60 Tagen aufzubewahren, es sei denn, die Untersuchungsbehörde trifft eine andere Anordnung über die Aufbewahrungsdauer.“

- iii) Buchstabe f erhält folgende Fassung:
- „f) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und außer zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit (CVR) dürfen CVR-Aufzeichnungen nicht offengelegt oder verwendet werden, es sei denn:
- i) es gibt ein Verfahren bezüglich der Handhabung von CVR-Aufzeichnungen und deren Niederschrift;
 - ii) alle betroffenen Mitglieder der Besatzung und des Wartungspersonals haben zuvor ihre Zustimmung gegeben und
 - iii) sie werden nur zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Sicherheit verwendet.
- Wird eine CVR-Aufzeichnung zu dem Zweck überprüft, die Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage zu gewährleisten, hat der Betreiber den Datenschutz der CVR-Aufzeichnung sicherzustellen und es darf die CVR-Aufzeichnung nicht offengelegt oder für andere Zwecke als die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Tonaufzeichnungsanlage verwendet werden.“
- c) SPO.IDE.A.140 wird wie folgt geändert:
- i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- „b) Die Tonaufzeichnungsanlage muss die aufgezeichneten Daten mindestens für die folgenden Zeiträume speichern können:
1. die letzten 25 Stunden bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2021 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, oder
 2. die letzten zwei Stunden in allen anderen Fällen.“
- ii) Buchstabe f erhält folgende Fassung:
- „f) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen einen automatischen Notsender besitzen.“
- d) SPO.IDE.A.145 Buchstabe e erhält folgende Fassung:
- „e) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen einen automatischen Notsender besitzen.“
- e) SPO.IDE.A.150 Buchstabe d erhält folgende Fassung:
- „d) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen einen automatischen Notsender besitzen.“
- f) SPO.IDE.A.190 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
- „a) Flugzeuge müssen ausgerüstet sein mit:
- (1) einem Notsender eines beliebigen Typs oder einer Einrichtung zur Ortung von Luftfahrzeugen, die die Anforderung gemäß Anhang IV (Teil-CAT) CAT.GEN.MPA.210 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erfüllt, wenn für sie erstmals am oder vor dem 1. Juli 2008 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde,
 - (2) einem automatischen Notsender oder einer Einrichtung zur Ortung von Luftfahrzeugen, die die Anforderung gemäß Anhang IV (Teil-CAT) CAT.GEN.MPA.210 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erfüllt, wenn für sie erstmals nach dem 1. Juli 2008 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, oder
 - (3) einem Rettungsnotsender (Survival ELT, (ELT(S)) oder einem am Körper getragenen Notfunksender (Personal Locator Beacon, PLB), der von einem Besatzungsmitglied oder einem Aufgabenspezialisten getragen wird, wenn das Flugzeug für eine höchstzulässige Fluggastsitzanzahl von sechs oder weniger zugelassen ist.“

g) SPO.IDE.H.140 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Tonaufzeichnungsanlagen müssen einen automatischen Notsender besitzen.“

h) SPO.IDE.H.145 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Flugdatenschreiber müssen einen automatischen Notsender besitzen.“

i) SPO.IDE.H.150 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Nicht vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen eine Einrichtung besitzen, die ihr Auffinden unter Wasser erleichtert. Spätestens ab 1. Januar 2020 muss diese Einrichtung für eine Zeitdauer von mindestens 90 Tagen unter Wasser senden können. Vom Luftfahrzeug abwerfbare Aufzeichnungsgeräte müssen einen automatischen Notsender besitzen.“
