**Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich**

►B

# 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**

(ABl. L 198 vom 23.7.2016, S. 13)

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 275 vom 12.10.2016, S. 54 (2016/1199)
►C2 Berichtigung, ABl. L 319 vom 5.12.2017, S. 92 (2016/1199)

▼B

**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**

*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).“

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.

▼B

(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:

▼B

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 Flugleistungsklasse 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 Erklärungspflicht 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.“

▼B

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.

▼B

*ANHANG*

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

▼C2

(1) Anhang I (Begriffsbestimmungen):

a) Nummer 69 erhält folgende Fassung:

„69. ‚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 86 erhält folgende Fassung:

„86. ‚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) folgende Nummer 86a wird eingefügt:

„86a. ‚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 86b wird eingefügt:

„86b ‚offene See' (open sea area): der von der Küste abgewandte Bereich der See.";

e) folgende Nummer 103a wird eingefügt:

„103a. ‚Spezifikation für die vorgeschriebene Navigationsleistung' (required navigation performance (RNP) specification): Navigationsspezifikation für den PBN-Betrieb, die eine Anforderung hinsichtlich der bordseitigen Überwachungs- und Warnsysteme für die Navigationsleistung enthält.";

▼B

(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

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:

▼B

*„Anlage II*

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

▼B

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Offshore-Hubschrauberbetrieb | ☐ | ☐ | | |
| Flugbegleiterschulungen ([17]) | ☐ | ☐ | | |
| Ausstellung von Flugbegleiter-Bescheinigungen ([18]) | ☐ | ☐ | | |
| Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit | ☐ | ☐ | ([19]) | |
| Sonstiges ([20]) | | | | |

([1]) Telefon- und Faxnummern der zuständigen Behörde einschließlich der Ländervorwahl. Angabe der E-Mail-Adresse, falls verfügbar.
([2]) Nummer des entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).
([3]) Angabe des eingetragenen Namens des Betreibers und dessen Handelsnamens, falls abweichend. Ggf. vor dem Handelsnamen „Dba“ angeben („Doing Business As“).
([4]) Ausstellungsdatum der Betriebsvoraussetzungen (TT-MM-JJJJ) und Unterschrift des Vertreters der zuständigen Behörde.
([5]) Angabe der ICAO-Bezeichnung der Luftfahrzeugmarke, des Musters und der Serie oder Hauptserie, falls vergeben (z. B. Boeing-737-3K2 oder Boeing-777-232).
([6]) 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.
([7]) 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).
([8]) Auflistung der geltenden besonderen Beschränkungen (z. B. nur VFR, nur bei Tage usw.).
([9]) In dieser Spalte die Mindestbedingungen für die Genehmigung oder den Genehmigungstyp angeben (mit den entsprechenden Kriterien).
([10]) 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.
([11]) Angabe der genehmigten Mindest-Start-RVR in Metern. Es kann eine Zeile pro Genehmigung verwendet werden, falls mehrere Genehmigungen erteilt wurden.
([12]) Das Kästchen „Nicht anwendbar“ (n. zutr.) darf nur angekreuzt werden, wenn die Dienstgipfelhöhe des Luftfahrzeugs unter FL290 liegt.
([13]) 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.
([14]) Die Schwellenentfernung kann ebenfalls angegeben werden (in NM), ebenso der Triebwerkstyp.
([15]) 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.
([16]) Angabe, ob die Sondergenehmigung auf bestimmte Start- und Landebahnenden und/oder Flugplätze beschränkt ist.
([17]) 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.
([18]) Genehmigung für die Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission.
([19]) 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.
([20]) 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:

„([6]). 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

▼B

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 leistungsbasierte 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 Reiseflugeschwindigkeit 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 Bestimmungsflugplatz 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 Bestimmungsflugplatz 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 Bestimmungsflugplatz zur Verfügung stehen.

d) Der Betreiber hat die geforderten Ausweichflugplätze im Flugdurchführungsplan anzugeben.“;

▼B

f) folgender Punkt CAT.OP.MPA.182 wird eingefügt:

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

▼C1

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

▼B

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 Rückhaltegurten 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 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 28. Oktober 2014 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben; und

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

▼B

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 Luftfahrtdatenbanken**

a) Luftfahrtdatenbanken, 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 Luftfahrtdatenbanken 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 Überlebensanzüge 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 Überlebensanzug 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 Navigationsspezifikation erfüllen.“

q) Folgender Punkt CAT.IDE.H.355 wird angefügt:

**„CAT.IDE.H.355 Verwaltung von Luftfahrtdatenbanken**

a) Luftfahrtdatenbanken, 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 Luftfahrtdatenbanken 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.“;

▼B

(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:

▼B

„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 Betriebshandbuch 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;

▼B

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 Notwasserungsausrüstung 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 Bestimmungsflugplatz als Küstenflugplatz definiert ist oder

   2. die folgenden Kriterien erfüllt sind:

      i) für den Bestimmungsflugplatz 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 Bestimmungsflugplatz 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:

▼B

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 (OEI) 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.

▼B

**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;

▼B

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

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 Rettungsfloßes 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.

▼B

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 Mindesterfahrung 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.“

▼B

(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 leistungsbasierte Navigation (PBN) erforderliche Navigationsdatenbanken geeignet und auf dem neuesten Stand sind.“;

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

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

Ist für die vorgesehene Strecke oder das vorgesehene Verfahren leistungsbasierte 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**

▼C1

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

▼B

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 Navigationsspezifikation erfüllen.“;

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

**„NCC.IDE.A.260 Verwaltung von Luftfahrtdatenbanken**

a) Luftfahrtdatenbanken, 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 Luftfahrtdatenbanken 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;

▼B

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 Triebwerkausfalls 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 Navigationsspezifikation erfüllen.“

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

**„NCC.IDE.H.260 Verwaltung von Luftfahrtdatenbanken**

a) Luftfahrtdatenbanken, 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 Luftfahrtdatenbanken 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 leistungsbasierte Navigation (PBN) erforderlichen Navigationsdatenbanken geeignet und auf dem neuesten Stand sind.“;

▼B

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 Leistungsbasierte Navigation — Flugzeuge und Hubschrauber**

Ist für die vorgesehene Strecke oder das vorgesehene Verfahren leistungsbasierte 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**

▼C1

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

▼B

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

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 Oberkörperrückhaltesystem 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 Navigationsspezifikation erfüllen.“;

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

**„NCO.IDE.A.205 Verwaltung von Luftfahrtdatenbanken**

a) Luftfahrtdatenbanken, 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 Luftfahrtdatenbanken 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.“;

▼B

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 Navigationsspezifikation erfüllen.“;

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

**„NCO.IDE.H.205 Verwaltung von Luftfahrtdatenbanken**

a) Luftfahrtdatenbanken, 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 Luftfahrtdatenbanken 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.“.

▼B

(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 leistungsbasierte Navigation (PBN) erforderliche Navigationsdatenbanken geeignet und auf dem neuesten Stand sind.“;

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

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

Ist für die vorgesehene Strecke oder das vorgesehene Verfahren leistungsbasierte 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**

▼C1

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

▼B

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 Oberkörperrückhaltesystem und einem zentralen Gurtschloss für jeden Flugbesatzungssitz;

▼B

d) im Fall technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge einem Anschnallgurt mit Oberkörperrückhaltesystem 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 Oberkörperrückhaltesystem 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 Navigationsspezifikation erfüllen.“;

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

**„SPO.IDE.A.230 Verwaltung von Luftfahrtdatenbanken**

a) Luftfahrtdatenbanken, 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 Luftfahrtdatenbanken 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.“;

▼B

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 Triebwerkausfalls 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 Luftfahrtdatenbanken**

a) Luftfahrtdatenbanken, 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 Luftfahrtdatenbanken 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.“;