II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1020 DER KOMMISSION

vom 24. Mai 2023

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Anforderungen an den Flugbetrieb von Hubschraubern im medizinischen Noteinsatz

(Text mit Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 27 Absatz 1 und Artikel 31 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([2]) sind technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb, darunter auch für den Betrieb von Hubschraubern in medizinischen Noteinsätzen (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS) festgelegt. Diese technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren sollten aktualisiert werden, damit sie dem Stand der Technik bei den Entwicklungen und bewährten Verfahren im Bereich des Flugbetriebs Rechnung tragen.

(2) Medizinische Hubschraubernoteinsätze gehören unter Sicherheitsgesichtspunkten zu den schwierigsten Betriebsarten, da die Einsätze häufig darin bestehen, unter allen Wetterbedingungen und Zeitdruck zu einem vorher nicht erkundeten Ort zu fliegen, um Menschen zu retten. Dieser Betrieb sollte so geregelt werden, dass jederzeit die Sicherheit gewährleistet ist.

(3) Eine ebenso große Herausforderung stellt der Betrieb von Hubschraubern im nichtmedizinischen Rettungseinsatz dar, der Bergrettungseinsätze, nicht aber den Such- und Rettungsdienst von Luftfahrzeugen in Not umfasst, wenn er unter denselben Bedingungen erfolgt wie der medizinische Hubschraubernoteinsatz. Daher sollte der Betrieb von Hubschraubern im nichtmedizinischen Rettungseinsatz, der in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 fällt, in gleicher Weise geregelt werden wie medizinische Hubschraubernoteinsätze.

(4) Abhängig von den verfügbaren Daten sollte das Unfallrisiko aufgrund schlechter Sicht, darunter auch des Flugbetriebs bei schlechtem Wetter und bei Nacht, sowie das Risiko eines Zusammenstoßes an einem Unfall- oder Rettungsort durch Anforderungen an Ausrüstung, Standardbetriebsverfahren und Ausbildung der Besatzung weiter gemindert werden.

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

([2]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

(5) Ausnahmen von den Leistungskriterien für Hubschrauber sollten nur für Krankenhausstandorte gelten, die bereits vor Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 etabliert waren, damit ein angemessenes Sicherheitsniveau erreicht wird. An Krankenhausstandorten, die derzeit für solche Ausnahmeregelungen infrage kommen, sollte die Hindernisumgebung unter Sicherheitsgesichtspunkten überwacht und akzeptabel bleiben.

(6) Die in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 derzeit festgelegten Anforderungen an Leistung und Sauerstoff in Bezug auf medizinische Hubschraubernoteinsätze in großer Höhe und im Bergrettungseinsatz lassen keinen Flugbetrieb in großen Höhen zu, wenngleich es möglich sein sollte, Menschen in jeder Höhe zu retten. Die geltenden Anforderungen sollten daher geändert werden.

(7) Nach Artikel 140 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139 muss die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Begriffsbestimmung für technisch komplizierte Luftfahrzeuge, die in der durch die Verordnung (EU) 2018/1139 aufgehobenen Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) enthalten war, an die Verordnung (EU) 2018/1139 angepasst werden. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher entsprechend geändert werden.

(8) Betreiber, die derzeit HEMS-Betrieb durchführen, sowie zuständige Behörden, die für die Zertifizierung und die Aufsicht über diese Tätigkeiten zuständig sind, benötigen für die vollständige Durchführung der in dieser Verordnung festgelegten Änderungen ausreichend Zeit. Daher wird die Anwendbarkeit der mit dieser Verordnung eingeführten Bestimmungen in Bezug auf den HEMS-Betrieb um ein Jahr verschoben. Darüber hinaus wird die Anwendbarkeit einiger spezifischer Bestimmungen, die einen längeren Durchführungszeitraum erfordern, wie die Einführung neuer Genehmigungen, Ausrüstung, Leistungs- oder Ausbildungsanforderungen, noch weiter verschoben.

(9) Mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde die Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) ersetzt. Die Richtlinie 2004/36/EG wurde durch die Verordnungen (EG) Nr. 768/2006 ([5]) und (EG) Nr. 351/2008 der Kommission ([6]) umgesetzt. Die Bestimmungen der letztgenannten Verordnungen wurden durch die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zwar ersetzt, aber nie ausdrücklich aufgehoben. Aus diesem Grund müssen die genannten Verordnungen aufgehoben werden.

(10) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat Durchführungsbestimmungen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission mit der Stellungnahme Nr. 08/2022 ([7]) gemäß Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegt.

(11) Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses für die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

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

1. Artikel 6 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

([3]) 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 (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

([4]) Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76).

([5]) Verordnung (EG) Nr. 768/2006 der Kommission vom 19. Mai 2006 zur Umsetzung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erhebung und des Austauschs von Informationen über die Sicherheit von Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, und der Verwaltung des Informationssystems (ABl. L 134 vom 20.5.2006, S. 16).

([6]) Verordnung (EG) Nr. 351/2008 der Kommission vom 16. April 2008 zur Anwendung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Priorisierung der Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. L 109 vom 19.4.2008, S. 7).

([7]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

„(6) Abweichend von Anhang IV Punkt CAT.POL.H.225 und bis zum 25. Mai 2028 kann der bereits bestehende Flugbetrieb mit Hubschraubern zu oder von einer Örtlichkeit von öffentlichem Interesse (Public Interest Site, PIS) unter von den Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen durchgeführt werden, wenn aufgrund der Größe der PIS, der Hindernisumgebung oder des Hubschraubers die Einhaltung der Anforderungen für den Betrieb in Flugleistungsklasse 1 nicht möglich ist.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und der Agentur die Bedingungen mit, die sie anwenden."

2. Die Anhänge I, II, III, IV, V, VII und VIII werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Aufhebung

Die Verordnungen (EG) Nr. 768/2006 und (EG) Nr. 351/2008 werden mit Wirkung vom 14. Juni 2023 aufgehoben.

Artikel 3

Inkrafttreten und Anwendbarkeit

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

Sie gilt ab dem 25. Mai 2024.

Es gilt jedoch Folgendes:

a) Nummer 5 Buchstabe b des Anhangs gilt ab dem 25. Mai 2026.

b) Nummer 5 Buchstabe d des Anhangs dieser Verordnung gilt ab dem 25. Mai 2028 im Hinblick auf die Änderung von Anhang V Punkt SPA.HEMS.110 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

c) Nummer 5 Buchstabe f des Anhangs dieser Verordnung gilt ab dem 25. Mai 2028 nur für den unter Nummer 61 Buchstabe b des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 fallenden HEMS-Betrieb.

d) Nummer 5 Buchstabe g des Anhangs dieser Verordnung gilt ab dem 25. Mai 2026 nur für den unter Nummer 61 Buchstabe b des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 fallenden HEMS-Betrieb.

e) Die Nummern 6 und 7 des Anhangs gelten ab dem 14. Juni 2023.

f) Die Mitgliedstaaten können beschließen, das in Anhang II Anlage II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 enthaltene Formblatt in der durch Nummer 2 Buchstabe b des Anhangs der vorliegenden Verordnung geänderten Fassung nur bei der Erteilung neuer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse oder bei Änderungen bestehender Zeugnisse gemäß Anhang II Punkt ARO.GEN.310 oder Punkt ARO.GEN.330 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu verwenden.

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

Brüssel, den 24. Mai 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

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

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Nummer 61 erhält folgende Fassung:

„61. ‚HEMS-Flug' (HEMS flight): ein mit einer HEMS-Genehmigung durchgeführter Hubschrauberflug für einen der nachstehenden Zwecke, für die ein sofortiger und schneller Transport unerlässlich ist:

a) Unterstützung medizinischer Hilfsleistungen durch die Beförderung von

i) medizinischem Personal,

ii) medizinischem Material (Ausrüstung, Blut, Organe, Medikamente) oder

iii) kranken oder verletzten Personen und anderen direkt beteiligten Personen;

b) Durchführung eines Einsatzes, bei dem eine Person einem unmittelbar bevorstehenden oder zu erwartenden Gesundheitsrisiko durch ihre Umgebung ausgesetzt ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

i) die betreffende Person muss gerettet oder mit Hilfsgütern versorgt werden,

ii) Personen, Tiere oder Ausrüstungsgegenstände müssen zum und vom HEMS-Einsatzort befördert werden;";

b) die folgende Nummer 61a wird eingefügt:

„61a. ‚HEMS-HEC-Betrieb' (HEMS HEC operation): Flug- und Bodenbetrieb zum Zwecke der Beförderung von einer oder mehreren Personen als Außenlast (Human External Cargo, HEC) im Rahmen eines HEMS-Flugs;";

c) Nummer 62 erhält folgende Fassung:

„62. ‚HEMS-Betriebsstandort' (HEMS operating base): ein Flugplatz, auf dem sich Besatzungsmitglieder und der HEMS-Hubschrauber in Einsatzbereitschaft für HEMS-Einsätze befinden können;";

d) Nummer 63 erhält folgende Fassung:

„63. ‚HEMS-Einsatzort' (HEMS operating site): ein vom Kommandanten während eines HEMS-Fluges für den HEMS-HEC-Betrieb oder eine Landung oder einen Start ausgewählter Ort;";

e) Nummer 118 erhält folgende Fassung:

„118. ‚technisches Besatzungsmitglied' (technical crew member): ein Besatzungsmitglied, das kein Mitglied der Flugbesatzung oder der Kabinenbesatzung ist und vom Betreiber zur Unterstützung des Piloten am Boden oder im Luftfahrzeug während eines HEMS-, HEMS-HEC-, HHO- oder NVIS-Flugbetriebs im gewerblichen Luftverkehr eingeteilt ist, was die Bedienung von speziell eingerüsteter Ausstattung im Hubschrauber einschließen kann;";

f) folgende Nummer 129 wird angefügt:

„129. ‚technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug' (complex motor-powered aircraft):

a) ein Flugzeug

— mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder

— zugelassen für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder

— zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder

— ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahlturbinen oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder

b) ein Hubschrauber

i) zugelassen für eine maximale Startmasse über 3 175 kg oder

ii) zugelassen für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder

iii) zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder

c) ein Kipprotor-Luftfahrzeug."

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Punkt ARO.OPS.220 erhält folgende Fassung:

„**ARO.OPS.220 Genehmigung des Hubschrauberbetriebs von oder zu einer Örtlichkeit von öffentlichem Interesse**

a) Nach Eingang eines Antrags auf Erteilung oder Änderung einer Genehmigung für einen Hubschrauberbetrieb zu oder von einer Örtlichkeit von öffentlichem Interesse muss die zuständige Behörde den Antrag gemäß Anhang IV Punkt CAT.POL.H.225 prüfen und gegebenenfalls eine zusätzliche Bewertung des Betreibers vornehmen.

b) Die in Anhang IV Punkt CAT.POL.H.225 genannte Genehmigung muss ein Verzeichnis der Örtlichkeiten von öffentlichem Interesse und der Hubschraubermuster enthalten, die vom Betreiber angegeben wurden und für die die Genehmigung gilt.

c) Die Genehmigung gilt nur für Örtlichkeiten von öffentlichem Interesse, die vor dem 1. Juli 2002 als solche etabliert waren, oder für Örtlichkeiten von öffentlichem Interesse, die vor dem 28. Oktober 2014 als solche etabliert waren und für die der Kommission und der Agentur eine nach Artikel 6 Absatz 6 gewährte Ausnahme von Anhang IV Punkt CAT.POL.H.225 notifiziert wurde.

d) Werden Veränderungen der Hindernisumgebung an einer Örtlichkeit von öffentlichem Interesse notifiziert oder entdeckt, muss die zuständige Behörde prüfen, ob die Genehmigungen, die sie für den Hubschrauberbetrieb von oder zu dieser Örtlichkeit erteilt hat, weiterhin gültig sind. Haben dauerhafte Veränderungen der Hindernisumgebung erhebliche negative Auswirkungen auf die Sicherheit, gilt Folgendes:

1. Die zuständige Behörde muss die mit den einschlägigen, nach Anhang IV Punkt CAT.POL.H.225 erteilten Genehmigungen verbundenen Rechte dahingehend einschränken, dass der Hubschrauberbetrieb von und zu dieser Örtlichkeit ausgeschlossen ist und die Örtlichkeit von der Liste, die der Genehmigung nach Buchstabe b beigefügt ist, gestrichen wird.

2. Die Örtlichkeit darf nicht mehr als Örtlichkeit von öffentlichem Interesse nach Anhang IV Punkt CAT.POL.H.225 genehmigt werden.

3. Sind die neuen Hindernisse beseitigt, können die Betreiber eine Genehmigung für einen Hubschrauberbetrieb nach Anhang IV Punkt CAT.POL.H.225 für die betreffende Örtlichkeit beantragen oder erneut beantragen.

e) Die zuständige Behörde darf nach einer Änderung der Hindernisumgebung keine Genehmigung nach Anhang IV Punkt CAT.POL.H.225 für eine Örtlichkeit von öffentlichem Interesse erteilen, die zuvor für Flugbetrieb in der Flugleistungsklasse 1 infrage kam."

b) Anlage II erhält folgende Fassung:

„Anlage II

BETRIEBSSPEZIFIKATIONEN **(vorbehaltlich der genehmigten Bedingungen im Betriebshandbuch)**				
Kontaktdaten der ausstellenden Behörde Telefon ([1]): _____ Fax _____ E-Mail: _____				
AOC ([2]): Name des Betreibers ([3]): Datum ([4]): Unterschrift: Firmierend unter Handelsname: Betriebsspezifikationen Nr.:				
Luftfahrzeugmuster ([5]): Eintragungskennzeichen ([6]):				
Art des Flugbetriebs: Gewerblicher Flugbetrieb ☐ Fluggäste ☐ Fracht ☐ Sonstige ([7]): _____				
Betriebsbereich ([8]):				
Besondere Einschränkungen ([9]):				
Sondergenehmigungen:	Ja	Nein	Spezifikation ([10])	Bemerkungen
Gefährliche Güter:	☐	☐		
Flugbetrieb bei geringer Sicht Start Landeanflug und Landung Operationelle Anrechnungen	 ☐ ☐ ☐	 ☐ ☐ ☐	 RVR ([11]):.... m CAT ([12]).... DA/H: ft, RVR: ... m CAT ([13]).... DA/H: ft, RVR: ... m	
RVSM ([14]) ☐ n. a.	☐	☐		
ETOPS ([15]) ☐ n. a.	☐	☐	Maximale Ausweichflugdauer ([16]): min.	

Navigationsspezifikationen für den komplexen PBN-Betrieb ([17])	☐	☐		([18])
Mindestnavigationsleistungsanforderungen	☐	☐		
Flugbetrieb mit einmotorigen Turbinenflugzeugen bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC) (SET-IMC)	☐	☐	([19])	
Hubschrauberbetrieb mithilfe von Nachtflugsichtsystemen	☐	☐		
Hubschrauberwindenbetrieb	☐	☐		
Medizinische Hubschraubernoteinsätze	☐	☐		
Offshore-Hubschrauberbetrieb	☐	☐		
Reduzierte VFR-Betriebsminima für Point-in-Space An- und Abflüge von Hubschraubern	☐	☐		
Flugbegleiterschulungen ([20])	☐	☐		
Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen ([21])	☐	☐		
Verwendung von EFB-Anwendungen Typ B	☐	☐	([22])	
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	☐	☐	([23])	
Sonstiges ([24])				

(1) Telefonnummer der zuständigen Behörde einschließlich der Ländervorwahl. Angabe der E-Mail-Adresse und der Faxnummer, falls verfügbar.

(2) Angabe der Nummer des entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).

(3) Angabe des eingetragenen Namens des Betreibers und dessen Handelsnamen, falls abweichend. Ggf. vor dem Handelsnamen ‚firmierend als' angeben (in EN ‚Dba' für ‚Doing Business As').

(4) Ausstellungsdatum der Betriebsspezifikationen (TT.MM.JJJJ) und Unterschrift des Vertreters der zuständigen Behörde.

(5) Angabe der ICAO-Bezeichnung des Herstellers, der Bauart und der Serie des Luftfahrzeugs oder der Hauptserie, falls eine Serie festgelegt wurde (z. B. Boeing-737-3K2 oder Boeing-777-232).

(6) Die Eintragungskennzeichen sind entweder in den Betriebsspezifikationen oder im Betriebshandbuch angegeben. Im letzteren Fall müssen die Betriebsspezifikationen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten. Falls nicht alle Sondergenehmigungen auf die Luftfahrzeugbauart Anwendung finden, können die Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs in der Spalte ‚Bemerkungen' der jeweiligen Sondergenehmigung angegeben werden.

(7) Sonstige anzugebende Transportarten (z. B. medizinischer Noteinsatz).

(8) Angabe der geografischen Bereiche, für die der Betrieb genehmigt wurde (Angabe der geografischen Koordinaten oder der einzelnen Flugstrecken, des Fluginformationsgebiets oder nationaler oder regionaler Grenzen).

(9) Auflistung der geltenden besonderen Einschränkungen (z. B. nur VFR, nur bei Tage usw.).

(10) In dieser Spalte sind die Mindestbedingungen für die Genehmigung oder den Genehmigungstyp anzugeben (mit den entsprechenden Kriterien).

(11) Angabe der genehmigten Mindest-Start-RVR in Metern. Es kann eine Zeile pro Genehmigung verwendet werden, falls mehrere Genehmigungen erteilt wurden.

(12) Angabe der anwendbaren Präzisionsanflugkategorie: CAT II oder CAT III. Angabe der Mindest-RVR in Metern und der Entscheidungshöhe über Grund (DH) in Fuß. Für jede aufgeführte Anflugkategorie bitte eine Zeile verwenden.

(13) Angabe der anwendbaren operationellen Anrechnung: SA CAT I, SA CAT II, EFVS usw. Angabe der Mindest-RVR in Metern und der Entscheidungshöhe über Grund (DH) in Fuß. Für jede aufgeführte operationelle Anrechnung bitte eine Zeile verwenden.

(14) Das Feld ‚nicht anwendbar' (n. a.) darf nur angekreuzt werden, wenn die Dienstgipfelhöhe des Luftfahrzeugs unter FL290 liegt.

(15) ETOPS (Extended Range Operations) bezieht sich derzeit nur auf zweimotorige Luftfahrzeuge. Daher kann das Feld ‚nicht anwendbar' (n. a.) angekreuzt werden, wenn die Luftfahrzeugbauart weniger oder mehr als zwei Motoren hat.

(16) Die Schwellenentfernung kann ebenfalls angegeben werden (in NM), ebenso der Triebwerkstyp.

(17) Leistungsbasierte Navigation (performance-based navigation, PBN): Für jede Sondergenehmigung für den komplexen PBN-Betrieb (z. B. RNP AR APCH) ist eine Zeile zu verwenden, wobei in den Spalten ‚Spezifikation' und/oder ‚Bemerkungen' die jeweiligen Einschränkungen aufzuführen sind. Verfahrensspezifische Genehmigungen für einzelne Verfahren nach RNP AR APCH können in den Betriebsspezifikationen oder im Betriebshandbuch aufgeführt werden. Im letzteren Fall müssen die Betriebsspezifikationen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten.

(18) Angabe, ob die Sondergenehmigung auf bestimmte Pistenenden und/oder Flugplätze beschränkt ist.

(19) Angabe der jeweiligen Luftfahrzeugzelle oder Triebwerk-Kombination.

(20) Genehmigung für die Durchführung der Schulungslehrgänge und Prüfungen, die gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 von den Antragstellern für eine Flugbegleiterbescheinigung zu absolvieren sind.

(21) Genehmigung für die Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

(22) Angabe der Liste der EFB-Anwendungen Typ B zusammen mit der Referenz der EFB-Hardware (für tragbare EFB). Diese Liste ist entweder in den Betriebsspezifikationen oder im Betriebshandbuch aufgeführt. Im letzteren Fall müssen die Betriebsspezifikationen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten.

(23) Name der für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Person/Organisation und Verweis auf die für die Arbeit geltende Vorschrift, d. h. Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

(24) Sonstige Genehmigungen oder Daten können hier eingetragen werden; eine Zeile (oder einen Mehrzeilenblock) pro Genehmigung verwenden (z. B. Kurzlandeverfahren, Steilanflugverfahren, Verkürzung der vorgeschriebenen Landestrecke, 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).

EASA-Formblatt 139 Ausgabe 8“.

3. Anhang III wird wie folgt geändert:

a) Punkt ORO.TC.110 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Nach Abschluss der Grundschulung, der Betreiber-Umschulung und der Unterschiedsschulung sowie nach allen erforderlichen Flügen zum Vertrautmachen muss jedes technische Besatzungsmitglied im Rahmen einer Überprüfung seine Befähigung zur Durchführung von normalen Verfahren und Notverfahren nachweisen.“

ii) Die folgenden Buchstaben d und e werden angefügt:

„d) Die Überprüfungen im Anschluss an die Betreiber-Umschulung und etwaige erforderliche Flüge zum Vertrautmachen müssen stattfinden, bevor das für den HEMS-, HHO- oder NVIS-Betrieb erforderliche technische Besatzungsmitglied eingesetzt werden kann.

e) Die Überprüfung zum Nachweis der Befähigung des technischen Besatzungsmitglieds, Normal- und Notverfahren durchzuführen, ist zwölf Kalendermonate gültig.“

b) Punkt ORO.TC.130 erhält folgende Fassung:

„**ORO.TC.130 Flüge zum Vertrautmachen**

Umfasst die Betreiber-Umschulung keine Ausbildung in einem Luftfahrzeug/FSTD, muss jedes technische Besatzungsmitglied Flüge zum Vertrautmachen durchführen.“

4. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Punkt CAT.POL.H.215 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Die Masse des Hubschraubers und die Flugbahn auf der gesamten Strecke müssen bei ausgefallenem kritischem Triebwerk und den für den Flug erwarteten Wetterbedingungen die Einhaltung eines der folgenden Punkte erlauben:

1. Ist beabsichtigt, dass der Flug zu einem beliebigen Zeitpunkt ohne Sicht auf die Erdoberfläche durchgeführt wird, muss die Masse des Hubschraubers eine Steiggeschwindigkeit von mindestens 50 ft/Minute mit ausgefallenem kritischem Triebwerk in einer Höhe von mindestens 300 m (1 000 ft) bzw. 600 m (2 000 ft) in gebirgigen Gebieten über allen relevanten Bodenerhebungen und Hindernissen auf der Strecke erlauben.

2. Ist beabsichtigt, dass der Flug ohne Sicht auf die Erdoberfläche durchgeführt wird, muss es die Flugbahn dem Hubschrauber erlauben, den Flug von Reiseflughöhe auf eine Höhe von 300 m (1 000 ft) über einem Landeplatz durchzuführen, auf dem eine Landung nach Punkt CAT.POL.H.220 möglich ist. Die Flugbahn muss zu allen relevanten Bodenerhebungen und Hindernissen entlang der Strecke einen senkrechten Abstand von mindestens 300 m (1 000 ft) bzw. 600 m (2 000 ft) in gebirgigen Gebieten aufweisen. Sinkflugverfahren mit ausgefallenem Triebwerk dürfen angewandt werden.

3. Ist beabsichtigt, den Flug unter Sichtflug-Wetterbedingungen mit Sicht auf die Erdoberfläche durchzuführen, muss es die Flugbahn dem Hubschrauber erlauben, den Flug von Reiseflughöhe auf eine Höhe von 300 m (1 000 ft) über einem Landeplatz fortzusetzen, auf dem eine Landung nach Punkt CAT. POL.H.220 möglich ist, ohne dass zu irgendeinem Zeitpunkt unterhalb der entsprechenden Mindestflughöhe geflogen wird. Hindernisse innerhalb eines seitlichen Abstands beiderseits der Strecke, wie zum Zweck der Bestimmung der Mindestflughöhe unter Sichtflugregeln festgelegt, müssen berücksichtigt werden.“

ii) Buchstabe c wird gestrichen.

b) Punkt CAT.POL.H.225 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Örtlichkeit war bereits vor dem 1. Juli 2002 als Örtlichkeit von öffentlichem Interesse etabliert oder sie wurde als solche vor dem 28. Oktober 2014 etabliert und der Kommission und der Agentur wurde eine nach Artikel 6 Absatz 6 gewährte Ausnahme von diesem Punkt vor dem 14. Juni 2023 notifiziert;“;

ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Das Betriebshandbuch muss für alle nachstehenden Örtlichkeiten von öffentlichem Interesse Folgendes enthalten: ein Diagramm oder beschriftetes Foto mit den Hauptaspekten, den Abmessungen, der Nichtkonformität mit den Anforderungen an Flugleistungsklasse 1, den Hauptrisiken und dem Contingency-Plan für den Fall einer Störung."

iii) Folgender Buchstabe d wird angefügt:

„d) Der Betreiber muss die in Buchstabe c genannten Informationen auf dem neuesten Stand halten und der zuständigen Behörde etwaige Änderungen mitteilen. Findet der Flugbetrieb in einem anderen Mitgliedstaat statt, muss der Betreiber dies auch der zuständigen Behörde jenes Staates mitteilen."

c) Punkt CAT.POL.H.420 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Um eine solche Genehmigung zu erhalten und aufrechtzuerhalten,

1. darf der Betreiber den unter Buchstabe a genannten Flugbetrieb nur in denjenigen Gebieten und unter den Bedingungen durchführen, die in der Genehmigung angegeben sind,

2. ABSICHTLICH FREIGELASSEN

3. muss der Betreiber nachweisen, dass die Betriebsgrenzen des Hubschraubers oder andere vertretbare Erwägungen die Erfüllung der notwendigen Leistungsanforderungen ausschließen,

4. muss der Betreiber über eine Genehmigung nach Punkt CAT.POL.H.305 Buchstabe b verfügen."

5. Anhang V wird wie folgt geändert:

a) Punkt SPA.NVIS.110 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Alle für einen NVIS-Flug erforderlichen Nachtsichtbrillen müssen dieselbe Filterklasse haben und eine hinreichend gleichwertige Sehschärfe gewährleisten."

b) In Punkt SPA.HEMS.100 wird der folgenden Buchstabe c angefügt:

„c) Flugbetrieb bei Nacht zu vorher nicht erkundeten HEMS-Einsatzorten außerhalb von dicht besiedelten Gebieten, in denen ausreichend künstliches Umgebungslicht vorhanden ist, bedarf einer nach Punkt SPA.NVIS.100 erteilten Genehmigung."

c) Der folgende Punkt SPA.HEMS.105 wird eingefügt:

„**SPA.HEMS.105 HEMS-HEC-Betrieb**

a) HEMS-HEC-Betrieb kann auf eine der folgenden Arten durchgeführt werden:

1. mit einer Hubschrauberwinde unter den in Teilabschnitt I (Hubschrauberwindenbetrieb) vorgeschriebenen Bedingungen;

2. mit einer Lastschlinge unter den unter Buchstabe b genannten Bedingungen.

b) Im Falle von HEMS-HEC-Betrieb, der mit einer Lastschlinge durchgeführt wird, muss der Betreiber

1. die Anforderungen von Anhang VIII Punkt SPO.SPEC.HEC.105 erfüllen,

2. doppelte Lasthaken oder Lasthakensysteme verwenden, die nach einem einschlägigen Lufttüchtigkeitsstandard genehmigt wurden,

3. den Flugbetrieb auf die technische Phase des Fluges beschränken, um verletzte, kranke oder gefährdete Personen zu retten oder die für den Auftrag erforderlichen Personen zu befördern,

4. sicherstellen, dass die in der Lastschlinge eingesetzten technischen Besatzungsmitglieder angemessen ausgerüstet, geschult, überprüft und unterwiesen werden,

5. spezifische HEMS-HEC-SOP entsprechend der Risikobewertung nach Punkt SPA.HEMS.140 entwickeln,

6. sicherstellen, dass alle am HEMS-HEC-Betrieb beteiligten Flugbesatzungsmitglieder über die für diesen Betrieb notwendige Erfahrung, Schulung und Überprüfung verfügen und fortlaufende Erfahrungen mit solchen Tätigkeiten haben."

d) Punkt SPA.HEMS.110 erhält folgende Fassung:

„**SPA.HEMS.110 Ausrüstungsanforderungen für HEMS-Flugbetrieb**

a) Der Einbau von spezieller medizinischer Hubschrauber-Ausrüstung und spätere Änderungen hieran sowie, soweit zutreffend, deren Betrieb müssen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genehmigt sein.

b) Bei VFR-Flügen auf Strecken, die mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden, muss der Hubschrauber mit einer Moving Map, die die eigene Position und Hindernisse anzeigt, ausgerüstet sein. Die Datenbanken für Karte und Hindernisse müssen auf dem neuesten Stand gehalten werden.

c) Abweichend von Anhang IV Punkt CAT.IDE.H.240 müssen technisch komplizierte Hubschrauber ohne Druckkabine im HEMS-Flugbetrieb mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 9 oder weniger die Sauerstoffanforderungen erfüllen, die für andere als technisch komplizierte Hubschrauber ohne Druckkabine gelten.

d) Abweichend von Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.285 und Punkt CAT.IDE.H.240 können am Tag und nach vorheriger Genehmigung durch die zuständige Behörde kurze Höhenflüge über 13 000 ft ohne Zusatzsauerstoff durchgeführt werden, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Höhenflug über 13 000 ft ist für das Ein-/Aussteigen von Personen oder für den HEMS-HEC-Betrieb erforderlich.
2. Der Flug führt nicht über 16 000 ft hinaus.
3. Die Dauer des Höhenflugs oberhalb 10 000 ft ohne Sauerstoff ist während eines HEMS-Einsatzes auf 30 Minuten begrenzt.
4. Die Sicherheitsunterweisung nach Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.170 enthält angemessene Informationen für Besatzungsmitglieder und Fluggäste über die Auswirkungen eines Sauerstoffmangels (Hypoxie).
5. Die Standardbetriebsanweisungen sind im Betriebshandbuch enthalten, das die Nummern 1 bis 4 abdeckt.
6. Die Erfahrung des Betreibers mit der Durchführung des Flugbetriebs in großer Höhe ohne Zusatzsauerstoff reicht für den durchzuführenden Flugbetrieb aus.
7. Die Erfahrung der einzelnen Besatzungsmitglieder und ihre physiologische Anpassung an die großen Höhen reichen für die durchzuführenden Tätigkeiten aus.
8. Alle am Flugbetrieb beteiligten Besatzungsmitglieder haben eine Grundschulung und eine wiederkehrende Schulung im Umgang mit Sauerstoffmangel erhalten.
9. Bei keinem der an dem Flugbetrieb beteiligten Besatzungsmitglieder wurde ein Gesundheitszustand diagnostiziert, der zu Sauerstoffmangel führen könnte.

e) Für den Flugbetrieb bei Nacht mit einem Piloten muss der Hubschrauber wie folgt ausgerüstet sein:

1. Ein Hubschrauber, für den erstmals vor dem 25. Mai 2024 oder früher ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, muss über ein geeignetes System zur Erhöhung der Stabilität oder einen Autopiloten verfügen.
2. Ein Hubschrauber, für den erstmals am 25. Mai 2024 oder danach ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, muss über einen Autopiloten verfügen.

f) Für den HEMS-Flugbetrieb am Tag muss der Hubschrauber mit den nach Anhang IV Punkt CAT.IDE.H.130 Buchstabe a Nummern 6 und 7 vorgeschriebenen Fluginstrumenten ausgerüstet sein.

g) Der Hubschrauber muss 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.

h) Die nach den Buchstaben e und g erforderlichen Instrumente und Ausrüstungen müssen gemäß den geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen genehmigt werden.

i) Der Betreiber muss dafür sorgen, dass alle relevanten Informationen in der Mindestausrüstungsliste dokumentiert sind.“

e) Punkt SPA.HEMS.120 erhält folgende Fassung:

„**SPA.HEMS.120 HEMS-Betriebsminima**

a) HEMS-Flüge, die nach VFR durchgeführt werden, müssen den HEMS-spezifischen Wettermindestbedingungen für die Dispositions- und Streckenphase des HEMS-Fluges genügen.

b) Falls sich die Wetterbedingungen während des Reiseflugs so verschlechtern, dass die Mindestwerte für die Wolkenuntergrenze oder die Sicht unterschritten werden, müssen Hubschrauber, die nur für Sichtwetterbedingungen (VMC) zugelassen sind, den Flug abbrechen oder zum Betriebsstandort zurückkehren. Hubschrauber, die für Flugbetrieb unter Instrumentenwetterbedingungen (Instrument Meteorological Conditions, IMC) ausgerüstet und zugelassen sind, dürfen den Flug abbrechen und zum Betriebsstandort zurückkehren oder den Flug unter Beachtung aller notwendigen Voraussetzungen nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules, IFR) fortsetzen, sofern die Flugbesatzung entsprechend qualifiziert ist.

c) Die VFR-Betriebsminima müssen den geltenden Luftraumanforderungen entsprechen, es sei denn, es liegen folgende Fälle vor, in denen niedrigere Werte für die Hauptwolkenuntergrenze, Sicht und vertikalen Abstände von Hindernissen verwendet werden können:

1. Betrieb mit mehreren Piloten

2. Betrieb mit einem Piloten mit einem technischen Besatzungsmitglied, das auf einem nach vorn gerichteten Vordersitz sitzt und das ausreichend qualifiziert und angewiesen ist, das zusätzliche Risiko zu mindern.“;

f) Punkt SPA.HEMS.125 erhält folgende Fassung:

„**SPA.HEMS.125 Flugleistungsanforderungen für HEMS-Flugbetrieb**

a) Betrieb in Flugleistungsklasse 3 über einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen darf nur durchgeführt werden, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

1. Der für Start, Landung oder für den HEMS-HEC-Betrieb genutzte HEMS-Einsatzstandort befindet sich in einer Höhe von mehr als 7 000 ft und der Hubschrauber ist in Kategorie A oder gleichwertig gemäß der Festlegung der Agentur zugelassen.

2. Der geplante HEMS-Flugbetrieb erfordert nicht die Beförderung von medizinischem Personal, medizinischen Hilfsgütern oder kranken oder verletzten Personen, und entweder der Hubschrauber ist in Kategorie A oder gleichwertig gemäß der Festlegung der Agentur zugelassen oder alle folgenden Bedingungen sind erfüllt:

i) Der Hubschrauber ist mit absturzsicheren Kraftstoffsystemen ausgestattet.

ii) Der Hubschrauber ist mit einem Sicherheitsgurt mit Oberkörper-Rückhaltesystem ausgestattet, das auf jedem Fluggastsitz für jeden Fluggast ab 24 Monaten verwendet werden kann.

iii) Mindestens einer der während des HEMS-Flugbetriebs genutzten HEMS-Einsatzorte liegt auf einer Höhe von mindestens 3 000 ft.

iv) Dem Betreiber wurde von der zuständigen Behörde eine Genehmigung nach Anhang IV Punkt CAT.POL.H.420 erteilt.

3. Mindestens ein HEMS-Einsatzort, der während des HEMS-Einsatzes für Start, Landung oder HEMS-HEC-Betrieb genutzt wird, befindet sich in oder oberhalb einer Höhe von 8 000 ft, und alle folgenden Bedingungen sind erfüllt:

i) Der Hubschrauber ist mit absturzsicheren Kraftstoffsystemen ausgestattet.

ii) Der Hubschrauber ist mit einem Sicherheitsgurt mit Oberkörper-Rückhaltesystem ausgestattet, das auf jedem Fluggastsitz für jeden Fluggast ab 24 Monaten verwendet werden kann.

iii) Ein in der Kategorie A oder gleichwertig gemäß der Festlegung der Agentur zugelassener Hubschrauber ist aus einem der folgenden Gründe für den Betrieb nicht verfügbar oder nicht geeignet.

A) Die Leistungsmargen für den Betrieb am HEMS-Einsatzort reichen nicht aus oder die Fähigkeit zur Durchführung von HEMS-HEC-Betrieb fehlt gegebenenfalls.

B) Ein in der Kategorie A oder gleichwertig gemäß der Festlegung der Agentur zugelassener Hubschrauber, der normalerweise bereitgestellt werden könnte, befindet sich in einem HEMS-Einsatz oder ist für den nächsten Einsatz noch nicht wieder einsatzbereit, was zu einer mit dem Notfall nicht zu vereinbarenden Verzögerung des Einsatzes führt.

iv) Der Betreiber hat ein Verfahren zur Einhaltung von Ziffer iii eingeführt.

v) Dem Betreiber wurde von der zuständigen Behörde eine Genehmigung nach Anhang IV Punkt CAT. POL.H.420 erteilt.

vi) Der Betreiber muss über alle Einsätze mit einem Hubschrauber, der nicht in der Kategorie A oder gleichwertig gemäß der Festlegung der Agentur zugelassen ist, Aufzeichnungen führen.

b) Abweichend von Anhang IV Punkt CAT.POL.H.400(d)(2) kann, sofern die Kriterien von Buchstabe a Nummer 1 erfüllt sind, Hubschrauber-Nachtflugbetrieb in der Flugleistungsklasse 3 durchgeführt werden.

c) Start und Landung

1. Hubschrauber im Flugbetrieb zu oder von eine(r) Endanflug- und Startfläche (Final Approach and Take-off Area, FATO) an einem Krankenhaus, das sich in einem dicht besiedelten Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen befindet und als HEMS-Betriebsstandort genutzt wird, müssen gemäß Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.

2. Hubschrauber im Flugbetrieb zu oder von eine(r) FATO an einem Krankenhaus, das sich in einem dicht besiedelten Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen befindet und nicht als HEMS-Betriebsstandort genutzt wird, müssen gemäß Flugleistungsklasse 1 betrieben werden, es sei denn, der Betreiber ist im Besitz einer Genehmigung nach Punkt CAT.POL.H.225.

3. Für Hubschrauber im Flugbetrieb zu oder von einem HEMS-Betriebsstandort mit schwierigen Umgebungsbedingungen gilt Folgendes:

i) Sie müssen in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse 2 oder, sofern die unter Buchstabe a festgelegten Bedingungen erfüllt sind, in Flugleistungsklasse 3 betrieben werden.

ii) Sie sind von der nach Anhang IV Punkt CAT.POL.H.305 Buchstabe a geforderten Genehmigung befreit, sofern die Einhaltung von Anhang IV Punkt CAT.POL.H.305 Buchstabe b Nummern 2 und 3 nachgewiesen wird.

4. Die Merkmale des HEMS-Einsatzortes müssen einen ausreichenden Abstand von allen Hindernissen bieten und einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten. Für den Nachtflugbetrieb muss das Hubschrauberbeleuchtungssystem den Landeplatz und die umliegenden Hindernisse angemessen ausleuchten.“

g) Punkt SPA.HEMS.130 erhält folgende Fassung:

„**SPA.HEMS.130 Anforderungen an die Besatzung**

a) *Auswahl*. Der Betreiber muss Kriterien für die Auswahl der Flugbesatzungsmitglieder für den HEMS-Einsatz festlegen und dabei deren bisherige Erfahrungen berücksichtigen.

b) ABSICHTLICH FREIGELASSEN

c) *Betriebliche Schulung*. Die Besatzungsmitglieder müssen die betriebliche Schulung gemäß den im Betriebshandbuch enthaltenen HEMS-Verfahren erfolgreich abschließen.

d) *Flugausbildung ausschließlich nach Instrumenten*. Flugbesatzungsmitglieder, die HEMS-Flugbetrieb ohne gültige Instrumentenflugberechtigung durchführen, müssen in einem Hubschrauber oder FSTD eine Befähigungsschulung mit Flügen allein nach Instrumenten absolvieren, um die Fähigkeit zu erwerben, nicht vorhergesehene Instrumentenwetterbedingungen zu bewältigen. Die Flugausbildung ist für sechs Kalendermonate gültig.

e) *Zusammensetzung der Besatzung*

1. *Flug am Tag*. Die Mindestbesatzung muss mindestens folgenden Anforderungen genügen:

i) Sie umfasst entweder zwei Piloten oder einen Piloten und ein technisches Mitglied der HEMS-Besatzung.

ii) Die Zusammensetzung der Besatzung darf nur dann auf einen Piloten reduziert werden, wenn eine der nachstehenden Situationen eintritt. Wurde die Zusammensetzung der Besatzung auf einen Pilot reduziert, darf der Kommandant nur noch zu oder von HEMS-Einsatzorten operieren, wenn diese zuvor während desselben HEMS-Einsatzes mit zwei Besatzungsmitgliedern im Flug erkundet wurden:

A) Der Kommandant muss zusätzliche medizinische Hilfsgüter holen, den Hubschrauber auftanken oder neu positionieren, während das technische HEMS-Besatzungsmitglied am Boden medizinische Hilfe leistet.

B) Der medizinische Fluggast benötigt während des Flugs die Unterstützung des technischen HEMS-Besatzungsmitglieds.

C) Das technische HEMS-Besatzungsmitglied steigt aus, um von außerhalb des Hubschraubers den HEMS-HEC-Außenlastbetrieb zu beaufsichtigen.

2. *Nachtflug*. Die Mindestbesatzung setzt sich wie folgt zusammen:

i) Sie umfasst entweder zwei Piloten oder einen Piloten und ein technisches HEMS-Besatzungsmitglied.

ii) Sie umfasst einen Piloten, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

A) Der medizinische Fluggast benötigt während des Flugs die Unterstützung des technischen HEMS-Besatzungsmitglieds.

B) Weder beim Abflugort noch beim Zielort handelt es sich um einen HEMS-Einsatzort.

3. Der Betreiber muss dafür sorgen, dass das Besatzungskonzept während des gesamten HEMS-Einsatzes durchgehend aufrechterhalten wird.

f) Die Flugbesatzung und die technischen Besatzungsmitglieder sind geschult und überprüft.

1. Die Schulung und Überprüfung erfolgt durch entsprechend qualifiziertes Personal gemäß einem detaillierten Lehrplan, der im Betriebshandbuch enthalten und von der zuständigen Behörde genehmigt ist.

2. Besatzungsmitglieder

i) Alle relevanten Elemente der in Anhang III (Teil-ORO) Teilabschnitte FC und TC definierten Ausbildungsprogramme für die Besatzung, einschließlich der Hubschrauber-/FSTD-Schulung, müssen geeignet sein, die Kenntnisse der Besatzung über das HEMS-Arbeitsumfeld und die HEMS-Ausrüstung sowie die Koordinierung der Besatzung zu verbessern, und Maßnahmen enthalten, die zur Minimierung der Risiken beitragen, die mit dem Einflug in Bedingungen mit geringer Sicht sowie mit der Auswahl der HEMS-Einsatzorte sowie mit den Anflug- und Abflugprofilen verbunden sind.

ii) Die unter Ziffer i genannten Maßnahmen müssen während der beiden folgenden Situationen bewertet werden:

A) Befähigungsüberprüfungen unter Sichtwetterbedingungen (VMC) am Tag oder, wenn der Betreiber HEMS-Flugbetrieb in der Nacht durchführt, Befähigungsüberprüfungen unter Sichtwetterbedingungen in der Nacht,

B) Streckenflugüberprüfungen.

iii) Die HEMS-Komponenten der Befähigungsüberprüfungen und Streckenflugüberprüfungen nach Ziffer ii haben jeweils eine Gültigkeitsdauer von zwölf Kalendermonaten."

h) Punkt SPA.HEMS.140 erhält folgende Fassung:

„**SPA.HEMS.140 Informationen, Verfahren und Dokumentation**

a) Der Betreiber muss die mit der HEMS-Umgebung verbundenen Risiken im Rahmen seiner Verfahren für die Risikoanalyse und das Risikomanagement bewerten, mindern und minimieren. Der Betreiber muss die Risikominderungsmaßnahmen, einschließlich der Betriebsverfahren, im Betriebshandbuch beschreiben.

b) Der Betreiber muss sicherzustellen, dass der HEMS-Kommandant die konkret mit dem jeweiligen HEMS-Einsatz verbundenen Risiken bewertet.

c) Ungeachtet Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.175 muss der Betreiber keinen Flugdurchführungsplan ausfüllen, wenn der HEMS-Einsatz einen Flug zu oder von einem vorher nicht erkundeten HEMS-Einsatzort umfasst.

d) Der Organisation, für die HEMS-Flugbetrieb durchgeführt wird, müssen die einschlägigen Auszüge aus dem Betriebshandbuch zur Verfügung gestellt werden."

i) Der folgende Punkt SPA.HEMS.151 wird eingefügt:

„**SPA.HEMS.151 Flugwegverfolgungssystem**

Der Betreiber muss für die gesamte Dauer des HEMS-Einsatzes ein überwachtes Flugwegverfolgungssystem für den HEMS-Flugbetrieb einrichten und aufrechterhalten."

j) Punkt SPA.PINS-VFR.100 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der Betreiber darf reduzierte VFR-Betriebsminima nur dann anwenden, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Flugbetrieb wird nicht im Rahmen einer HEMS-Genehmigung durchgeführt.

2. Dem Betreiber wurde von der zuständigen Behörde eine Genehmigung erteilt."

6. Anhang VII Punkt NCO.IDE.H.170 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Hubschrauber, die für eine höchstzulässige Fluggastsitzanzahl von sechs oder weniger zugelassen sind, müssen mit einem ELT(S), einem automatischen ELT oder einem am Körper getragenen Notfunksender (Personal Locator Beacon, PLB) ausgerüstet sein, der von einem Besatzungsmitglied oder einem Fluggast getragen wird."

7. Anhang VIII Punkt SPO.IDE.H.190 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Hubschrauber, die für eine höchstzulässige Sitzanzahl von sechs oder weniger zugelassen sind, müssen mit einem ELT(S), einem automatischen ELT oder einem am Körper getragenen Notfunksender (Personal Locator Beacon, PLB) ausgerüstet sein, der von einem Besatzungsmitglied oder einem Aufgabenspezialisten getragen wird."