DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1384 DER KOMMISSION

vom 24. Juli 2019

zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 965/2012 und (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf den Einsatz von in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis für den nichtgewerblichen Flugbetrieb und spezialisierten Flugbetrieb aufgeführten Luftfahrzeugen, die Festlegung betrieblicher Anforderungen an die Durchführung von Instandhaltungstestflügen, die Festlegung von Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit verringerter Kabinenbesatzung an Bord und redaktionelle Aktualisierungen in Bezug auf die Anforderungen an den Flugbetrieb

(Text von 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 17 Absatz 1 und Artikel 31,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([2]) enthält detaillierte Vorschriften für den gewerblichen Luftverkehr („CAT"), für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, für den gewerblichen spezialisierten und den nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb sowie für bestimmte gewerbliche spezialisierte Flugbetriebe mit hohem Risiko. In diesen Vorschriften wird nicht berücksichtigt, dass mit ein und demselben Luftfahrzeug während seiner Betriebszeit mehrere Flugbetriebsarten ausgeführt werden können.

(2) Wird die Betriebsart von Luftfahrzeugen vom CAT-Betrieb zum nichtgewerblichen Flugbetrieb oder spezialisierten Flugbetrieb geändert, sollten daher neue Vorschriften eingeführt werden, damit diese Luftfahrzeuge unterbrechungsfrei eingesetzt werden können. Diese Vorschriften sollten so flexibel sein, dass dasselbe Luftfahrzeug von Betreibern im nichtgewerblichen Flugbetrieb oder spezialisierten Flugbetrieb eingesetzt werden kann, ohne dass es aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis („air operator certificate", im Folgenden „AOC") ausgetragen werden muss. Zudem sollte dieser neue operative Rahmen eine reibungslose Umsetzung und eine wirksame Aufsicht über diese Flugbetriebsarten ohne Beeinträchtigung der Sicherheit gewährleisten.

(3) Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 muss ein AOC-Inhaber die verschiedenen Betriebsverfahren, die er auf das Spektrum seines nichtgewerblichen Flugbetriebs anwendet, von der zuständigen Behörde genehmigen lassen. Diese Anforderung stellt eine Ungleichbehandlung von AOC-Inhabern und nichtgewerblichen Betreibern für die gleiche Art von Flugbetrieb dar und sollte daher im Sinne einer kohärenten Regulierung aufgehoben werden.

(4) Angesichts von Sicherheitsempfehlungen und Rückmeldungen der Mitgliedstaaten und Interessenträger, einschließlich der Normungsinspektionen, ist die Kommission zu der Ansicht gelangt, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 aktualisiert werden sollte, um dem Stand der Technik und den bewährten Verfahren in Bezug auf verschiedene Anforderungen an den Flugbetrieb Rechnung zu tragen. Redaktionelle Änderungen sollten dort vorgenommen werden, wo Verweise auf aufgehobene Verordnungen, insbesondere auf die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission ([3]) und die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]), aktualisiert werden müssen. Außerdem sollten zur Präzisierung mehrerer vorhandener Bestimmungen neue Formulierungen hinzugefügt 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).
([3]) Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1).
([4]) 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).

(5) Bei Flügen, die mit Luftfahrzeugen durchgeführt wurden, die einer nur unvollständigen oder unzureichenden Instandhaltung unterzogen worden waren, oder bei Flügen, mit denen die Angemessenheit der Instandhaltung des Luftfahrzeugs überprüft werden sollte („Instandhaltungstestflüge"), kam es zu einer Reihe von Flugunfällen oder Störungen. Vor dem Hintergrund des Airbus-A320-232-Unfalls vom 27. November 2008 vor der Küste von Canet-Plage (Frankreich) sollte die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 dahingehend geändert werden, dass eine genaue Begriffsbestimmung dieser Kategorie von Flügen aufgenommen wird und die von den Flugbesatzungen gegebenenfalls einzuhaltenden Mindestanforderungen sowie die bei der Vorbereitung und Durchführung dieser Flüge einzuhaltenden Verfahren festgelegt werden.

(6) Darüber hinaus sollten für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl („Maximum Operational Passenger Seating Configuration", im Folgenden „MOPSC") von über 19 Sitzplätzen und mit höchstens 19 Fluggästen, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, weniger strenge Anforderungen an den nichtgewerblichen Flugbetrieb ohne im Einsatz befindliche Kabinenbesatzung an Bord eingeführt werden. Den Betreibern sollte es gestattet sein, unter der Voraussetzung, dass sie geeignete Maßnahmen zur Minderung der Risiken ergreifen, einen solchen Betrieb auf der Grundlage dieser weniger strengen Anforderungen durchzuführen.

(7) Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sind gewerbliche Luftverkehrsbetreiber verpflichtet, den Fluggästen eine Sicherheitsunterweisung zu geben und ihnen eine Karte mit Sicherheitshinweisen zur Verfügung zu stellen' deren bildhaften Darstellungen die Fluggäste die Bedienung der Notfallausrüstung und die von ihnen zu benutzenden Notausgänge entnehmen können. In die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte eine neue Begriffsbestimmung für die Notausgänge aufgenommen werden.

(8) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher nach Maßgabe von Anhang I dieser Verordnung geändert werden.

(9) Nach einer Änderung der Nutzung eines Luftfahrzeugs vom gewerblichen Luftverkehrsbetrieb zum nichtgewerblichen Flugbetrieb oder spezialisierten Flugbetrieb sollte die Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des dieser Änderung unterliegenden Luftfahrzeugs auf der Ebene der AOC-Inhaber verbleiben. Daher sollten die Anhänge I (Teil-M) und Vb (Teil-ML) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission ([5]) entsprechend geändert werden.

(10) Die Agentur hat Entwürfe für Durchführungsvorschriften ausgearbeitet und diese der Kommission als Stellungnahmen ([6]) gemäß den Artikeln 75 und 76 der Verordnung (EU) 2018/1139 übermittelt.

(11) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen in Einklang mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

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 2 Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. ‚Spezialisierter Flugbetrieb' (specialised operation) bezeichnet jeden Flugbetrieb mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs, bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Tätigkeiten, etwa für die Landwirtschaft, Bautätigkeiten, Luftaufnahmen, Vermessung, Beobachtung und Überwachung, Luftwerbung oder Instandhaltungstestflüge eingesetzt wird.";

2. Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Flüge ohne Fluggäste oder Fracht, bei denen das Flugzeug oder der Hubschrauber für die Überholung, die Reparatur, Inspektionen, die Auslieferung, die Ausfuhr oder ähnliche Zwecke überführt wird, sofern das Luftfahrzeug nicht in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder in einer Erklärung aufgeführt ist.";

([5]) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

([6]) Stellungnahme Nr. 04/2017 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 29. Juni 2017 im Hinblick auf einen Entwurf einer Verordnung der Kommission zur Überarbeitung der Vorschriften für den Flugbetrieb und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie Stellungnahme Nr. 01/2017 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 7. März 2017 im Hinblick auf einen Entwurf einer Verordnung der Kommission zur Überarbeitung der Vorschriften für den Flugbetrieb in Bezug auf Instandhaltungstestflüge.

3. der folgende Artikel 9aa wird eingefügt:

„*Artikel 9aa*

Anforderungen an die Flugbesatzung bei Instandhaltungstestflügen

Einem Piloten, der vor dem 20. August 2019 als verantwortlicher Pilot einen nach der Begriffsbestimmung in Anhang VIII Punkt SPO.SPEC.MCF.100 als Instandhaltungstestflug der Stufe A eingestuften Instandhaltungstestflug durchgeführt hat, wird dieses für die Zwecke der Erfüllung von Punkt SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) jenes Anhangs angerechnet. In diesem Fall muss der Betreiber sicherstellen, dass der verantwortliche Pilot ein Briefing zu etwaigen Unterschieden erhält, die zwischen der vor dem 20. August 2019 geltenden betrieblichen Praxis und den Verpflichtungen aus Anhang VII Teilabschnitt E Abschnitte 5 und 6 dieser Verordnung bestehen, auch zu solchen, die sich aus den einschlägigen, vom Betreiber festgelegten Verfahren ergeben.“;

4. Die Anhänge I, II, III, IV, V, VI, VII und VIII werden gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014

Anhang I (Teil-M) und Anhang Vb (Teil-ML) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 werden gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 3

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

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

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

Brüssel, den 24. Juli 2019

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG I

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

1. Anhang I (Teil-DEF) wird wie folgt geändert:

a) Punkt 17 erhält folgende Fassung:

„17. ‚Kategorie A in Bezug auf Hubschrauber' (category A with respect to helicopters): ein mehrmotoriger Hubschrauber, der gemäß den geltenden Zulassungsspezifikationen mit voneinander unabhängigen Motoren und Systemen ausgelegt und in der Lage ist, bei Ausfall eines kritischen Motors unter Anwendung der für diesen Fall festgelegten Werte für Start und Landung, welche die Anforderungen für die Eignung der Landefläche sowie die Daten für die notwendige Leistungsfähigkeit enthalten, den Flug sicher fortzusetzen oder einen sicheren Startabbruch durchzuführen;"

b) der folgende Punkt 45a wird eingefügt:

„45a. ‚Notausgang' (emergency exit): ein eingebauter ausgangsähnlicher Ausstieg aus dem Luftfahrzeug, der es in größtmöglichem Umfang gestattet, innerhalb eines angemessenen Zeitraums den Fluggastraum und das Cockpit zu räumen und der eine Tür in Fußbodenhöhe, einen Fensterausstieg oder eine andere Ausstiegsart, z. B. eine Luke im Cockpit und einen Ausstieg über den Heckkonus umfasst;"

c) der folgende Punkt 48a wird eingefügt:

„48a. ‚Flugbesatzungsmitglied' (flight crew member): ein zugelassenes Besatzungsmitglied, das während der Flugdienstzeit mit für den Betrieb eines Luftfahrzeugs wesentlichen Aufgaben betraut wurde;"

d) der folgende Punkt 49a wird eingefügt:

„49a. ‚Flugdienstberater' (flight operations officer, flight dispatcher): eine vom Betreiber benannte, ausreichend qualifizierte Person für die Kontrolle und Überwachung des Flugbetriebs, die für die Unterstützung, Einweisung und/oder Assistenz des verantwortlichen Piloten im Hinblick auf die sichere Durchführung des Flugs zuständig ist;"

e) der folgende Punkt 76a wird eingefügt:

„76a. ‚Instandhaltungstestflug' (Maintenance Check Flight, MCF): die Durchführung eines Flugs mit einem Luftfahrzeug, für das ein Lufttüchtigkeitszeugnis oder eine Fluggenehmigung vorliegt, zum Zweck der Fehlersuche oder zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit eines oder mehrerer Systeme, Bau- oder Ausrüstungsteile nach der Instandhaltung, wenn deren Funktionsfähigkeit nicht während der Bodenkontrolle festgestellt werden kann und der Flug in einer der folgenden Situationen durchgeführt wird:

a) der Testflug ist laut Luftfahrzeug-Instandhaltungshandbuch (Aircraft Maintenance Manual, AMM) oder durch sonstige Instandhaltungsunterlagen vorgeschrieben, die vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung, der für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, herausgegeben werden;

b) der Testflug nach der Instandhaltung wird vom Betreiber vorgeschrieben oder von der Organisation vorgeschlagen, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist;

c) der Testflug wird vom Instandhaltungsbetrieb zur Überprüfung des Erfolgs einer Mängelbeseitigung gefordert;

d) der Testflug wird zur Unterstützung der Eingrenzung des Fehlers oder der Fehlersuche durchgeführt;"

f) die folgenden Punkte 95a und 95b werden eingefügt:

„95a. ‚Personentragmittelsystem' (Personnel-Carrying Device System, PCDS): ein System, das aus einer oder mehreren Vorrichtungen besteht, die während des Transports von Personen-Außenlasten am Hubschrauber (Human External Cargo, HEC) oder im Hubschrauberwindenbetrieb (Helicopter Hoist Operations, HHO) entweder an einer Seilwinde oder einem Lasthaken oder an der Drehflüglerzelle befestigt sind. Die Vorrichtungen haben die strukturelle Eigenschaft und Merkmale, die für den Transport von Personen-Außenlasten am Hubschrauber erforderlich sind, z. B. ein Sicherheitsgeschirr mit oder ohne Schnellverschluss und Stropp mit einem Anschlussring, einem starren Korb oder einem Käfig;

95b. ‚einfaches Personentragmittelsystem' (simple PCDS): ein PCDS, das die folgenden Bedingungen erfüllt:

a) es entspricht einer harmonisierten Norm gemäß der Verordnung (EU) 2016/425 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) oder der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (**);

b) es ist zur Sicherung einer einzigen Person (z. B. die Person, die die Seilwinde oder den Lasthaken bedient, ein Aufgabenspezialist oder ein Fotograf) in der Kabine oder von höchstens zwei Personen außerhalb der Kabine ausgelegt;

c) es handelt sich um keine starre Struktur wie einen Käfig, eine Plattform oder einen Korb;"

(*) Verordnung (EU) 2016/425 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über persönliche Schutzausrüstungen und zur Aufhebung der Richtlinie 89/686/EWG des Rates (ABl. L 81 vom 31.3.2016, S. 51).

(**) Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24)."

g) der folgende Punkt 103b wird eingefügt:

„103b. ‚Luftverkehrsregeln' (rules of the air): die in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission (*) festgelegten Vorschriften;

(*) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1)."

2. Anhang II (Teil-ARO) wird wie folgt geändert:

a) Punkt ARO.GEN.120 wird wie folgt geändert:

i) Die Punkte (a), (b) und (c) erhalten folgende Fassung:

„a) Die Agentur hat annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) zu erarbeiten, die zur Feststellung der Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verwendet werden dürfen.

b) Alternative Nachweisverfahren dürfen angewandt werden, um die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte festzustellen.

c) Die zuständige Behörde muss ein System einrichten, mit dem sich konsequent überprüfen lässt, ob die alternativen Nachweisverfahren, die sie selbst oder Organisationen und Personen, die ihrer Aufsicht unterliegen, anwenden, der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtakten genügen. Dieses System muss Verfahren zur Begrenzung, zum Widerruf oder zur Änderung genehmigter alternativer Nachweisverfahren umfassen, die von der zuständigen Behörde nachweislich als mit der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten nicht übereinstimmend befunden wurden."

ii) Punkt (d)(3) wird gestrichen.

b) Punkt ARO.GEN.135(a) erhält folgende Fassung:

„a) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) muss die zuständige Behörde ein System für die angemessene Erfassung, Analyse und Weitergabe von Sicherheitsinformationen anwenden.

(*) Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18)."

c) Punkt ARO.GEN.300(a)(2) erhält folgende Fassung:

„2. fortlaufende Einhaltung der anwendbaren Anforderungen durch von ihr genehmigte Organisationen, von ihr genehmigtem spezialisiertem Flugbetrieb und Organisationen, von denen sie eine Erklärung erhalten hat,"

d) Punkt ARO.GEN.350(d)(4) erhält folgende Fassung:

„4. Die zuständige Behörde hat über alle ermittelten oder ihr nach Punkt (e) angezeigten Beanstandungen Aufzeichnungen zu führen, auch gegebenenfalls über die von ihr angewandten Durchsetzungsmaßnahmen sowie über alle Abhilfemaßnahmen und das Datum der abschließenden Erledigung der Beanstandungen."

e) Punkt ARO.OPS.110 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3)erhält folgende Fassung:

„3. ORO.AOC.110(e) für das Vermieten eines Luftfahrzeugs ohne Besatzung an einen beliebigen Betreiber, ausgenommen in den in Anhang III Punkt ORO.GEN.310 genannten Fällen,"

ii) Punkt (b) wird wie folgt geändert:

— Punkt (2) erhält folgende Fassung:

„2. gegen den Vermieter eine Betriebsuntersagung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) ergangen ist,

(*) Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15)."

— folgender Punkt (3) wird angefügt:

„3. die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission (*) erteilte Genehmigung ausgesetzt, widerrufen oder zurückgegeben wurde.

(*) Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12)."

iii) Punkte (d)(1) und (2) erhalten folgende Fassung:

„1. eine entsprechende Abstimmung mit der zuständigen Behörde, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission (*) für die fortlaufende Aufsicht über das Luftfahrzeug oder für den Betrieb des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, wenn dies nicht dieselbe Behörde ist,

2. dass das Luftfahrzeug zeitnah aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Betreibers ausgetragen wird, außer in den in Anhang III Punkt ORO.GEN.310 genannten Fällen.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1)."

f) Punkt ARO.OPS.150(b) erhält folgende Fassung:

„b) Entsprechen die Risikobewertung und SOP den Anforderungen, erteilt die zuständige Behörde des Betreibers die Genehmigung gemäß Anlage IV. Die Genehmigung kann befristet oder unbefristet erteilt werden. Die Bedingungen, unter denen es einem Betreiber erlaubt ist, eine oder mehrere Arten von gewerblichem spezialisiertem Flugbetrieb mit hohem Risiko durchzuführen, sind in der Genehmigung anzugeben."

g) Punkt ARO.OPS.200(b)(2) erhält folgende Fassung:

„2. dem Verzeichnis der Sondergenehmigungen, wie in Anlage III festgelegt, für nichtgewerblichen Flugbetrieb und spezialisierten Flugbetrieb."

h) Punkt ARO.RAMP.105(b)(5) erhält folgende Fassung:

„5. Luftfahrzeuge, die von einem Drittland-Betreiber eingesetzt werden, der erstmalig auf Strecken in das, in dem oder aus dem Gebiet fliegt, auf das die Bestimmungen des Vertrags anwendbar sind, oder dessen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 ausgestellte Genehmigung nach einer Aussetzung oder einem Widerruf beschränkt oder wieder eingesetzt wurde."

i) Punkt ARO.RAMP.115(b)(3) erhält folgende Fassung:

„3. die Gültigkeit ihrer Qualifikation durch Absolvierung einer wiederkehrenden Schulung und Durchführung von mindestens zwölf Inspektionen je Kalenderjahr aufrechterhalten."

j) Punkt ARO.RAMP.125 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a) erhält folgende Fassung:

„a) Vorfeldinspektionen sind auf standardisierte Weise durchzuführen."

ii) Punkt (c) erhält folgende Fassung:

„c) Nach Abschluss der Vorfeldinspektion sind der verantwortliche Pilot oder in dessen Abwesenheit ein anderes Mitglied der Flugbesatzung oder ein Vertreter des Betreibers über die Ergebnisse der Vorfeldinspektion zu informieren."

k) Punkt ARO.RAMP.140(d)(2) erhält folgende Fassung:

„2. er eine Fluggenehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission eingeholt hat, wenn das Luftfahrzeug in einem Mitgliedstaat eingetragen ist,"

l) Punkt ARO.RAMP.150(a)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der in ARO.RAMP.145 genannten Informationen,"

m) die Anlagen I bis IV erhalten folgende Fassung:

„Anlage I

<table>
<tr><td colspan="3">LUFTVERKEHRSBETREIBERZEUGNIS
(Genehmigungsverzeichnis für Luftverkehrsbetreiber)

Betriebsarten: Gewerblicher Luftverkehr (CAT) ☐ Fluggäste ☐ Fracht
☐ Sonstige (1): _____</td></tr>
<tr><td>(4)</td><td>Betreiberstaat (2)

Ausstellende Behörde (3)</td><td>(5)</td></tr>
<tr><td>AOC-Nr.: (6):</td><td>Name des Betreibers (7)
Firmierend unter Handelsname (8)
Anschrift des Betreibers (10):
Telefon (11):
Fax
E-Mail:</td><td>Betrieblicher Kontakt: (9)
Kontaktdaten, unter denen das Betriebsmanagement ohne unnötige Verzögerung zu erreichen ist, sind aufgeführt in _____ (12).</td></tr>
<tr><td colspan="3">Hiermit wird bescheinigt, dass _____ (13) berechtigt ist, gewerblichen Flugbetrieb gemäß den beigefügten, im Betriebshandbuch festgelegten Betriebsspezifikationen, sowie gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2018/1139 und den dazugehörigen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten durchzuführen.</td></tr>
<tr><td>Datum der Ausstellung (14):</td><td colspan="2">Name und Unterschrift (15):
Titel:</td></tr>
<tr><td colspan="3">(1) Sonstige Transportart angeben.
(2) Namen des Betreiberstaates einfügen.
(3) Bezeichnung der ausstellenden zuständigen Behörde einfügen.
(4) Zur Verwendung durch die zuständige Behörde.
(5) Zur Verwendung durch die zuständige Behörde.
(6) Von der zuständigen Behörde vergebene Nummer des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).
(7) Den eingetragenen Namen des Betreibers einfügen.
(8) Handelsname des Betreibers, falls abweichend. Vor dem Handelsnamen ‚firmierend unter' angeben (in EN ‚Dba' für ‚Doing Business As').</td></tr>
</table>

(9) Die Kontaktdaten umfassen Telefon- und Fax-Nummern, einschließlich Ländervorwahl, und E-Mail-Adresse (falls vorhanden), unter der das Betriebsmanagement bei Problemen im Zusammenhang mit Flugbetrieb, Lufttüchtigkeit, Flugbesatzungs- und Flugbegleiterkompetenz, gefährlichen Gütern und sonstigen Angelegenheiten ohne unangemessene Verzögerung erreichbar ist.
(10) Anschrift des Hauptgeschäftssitzes des Betreibers.
(11) Telefon- und Faxnummern des Hauptgeschäftssitzes des Betreibers, einschließlich Ländervorwahl. Angabe der E-Mail-Adresse, falls vorhanden.
(12) Angabe des an Bord mitgeführten kontrollierten Dokuments, in dem die Kontaktdaten aufgeführt sind, unter Angabe des entsprechenden Absatzes oder der entsprechenden Seite. Beispiel: ‚Kontaktdaten... sind aufgeführt im Betriebshandbuch, Allgemeines, Kapitel 1, 1.1'; oder „… in den Betriebsspezifikationen, Seite 1'; oder „… in einer Anlage zu diesem Dokument.'
(13) Eingetragener Name des Betreibers.
(14) Datum der Ausstellung des AOC (TT.MM.JJJJ).
(15) Titel, Name und Unterschrift des Vertreters der zuständigen Behörde. Zusätzlich kann das AOC mit einem amtlichen Stempel versehen werden.

EASA-Formblatt 138 Ausgabe 2

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 Luftverkehr
☐ Fluggäste ☐ Fracht ☐ Sonstige (7): _____

Betriebsbereich (8):

Besondere Beschränkungen (9):

Sondergenehmigungen:	Ja	Nein	Spezifikation (10)	Bemerkungen
Gefährliche Güter	☐	☐		
Flugbetrieb bei geringer Sicht Start Landeanflug und Landung	☐	☐	CAT (11) … RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) ☐ n. a.	☐	☐		
ETOPS (14) ☐ n. a.	☐	☐	Maximale Ausweichflugdauer (15): min.	

Navigationsspezifikationen für den komplexen PBN-Betrieb ([16])	☐	☐		([17])
Mindestnavigationsleistungsanforderungen	☐	☐		
Flugbetrieb mit einmotorigen Turbinenflugzeugen bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC) (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Hubschrauberbetrieb mithilfe von Nachtflugsichtsystemen	☐	☐		
Hubschrauberwindenbetrieb	☐	☐		
Medizinische Hubschraubernotfalleinsätze	☐	☐		
Offshore-Hubschrauberbetrieb	☐	☐		
Flugbegleiterschulungen ([19])	☐	☐		
Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen ([20])	☐	☐		
Verwendung von EFB-Anwendungen Typ B	☐	☐	([21])	
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	☐	☐	([22])	
Sonstiges ([23])				

([1]) Telefon- und Faxnummern der zuständigen Behörde einschließlich der Ländervorwahl. Angabe der E-Mail-Adresse, falls vorhanden.
([2]) Angabe der Nummer des entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).
([3]) Angabe des eingetragenen Namens des Betreibers und dessen Handelsnamens, 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 Notfalldienst).
([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 Beschränkungen (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 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 (DA/H) in Fuß. Für jede aufgeführte Anflugkategorie bitte eine Zeile verwenden.
([12]) Angabe der genehmigten Mindest-Start-RVR in Metern. Es kann eine Zeile pro Genehmigung verwendet werden, falls mehrere Genehmigungen erteilt wurden.
([13]) Das Kästchen ‚Nicht anwendbar' (n. a.) darf nur angekreuzt werden, wenn die Dienstgipfelhöhe des Luftfahrzeugs unter FL290 liegt.
([14]) ETOPS (Extended Range Operations) bezieht sich derzeit nur auf zweimotorige Luftfahrzeuge. Daher kann das Kästchen ‚Nicht anwendbar'(n. a.) angekreuzt werden, wenn die Luftfahrzeugbauart mehr oder weniger als zwei Motoren hat.
([15]) Die Schwellenentfernung kann ebenfalls angegeben werden (in NM), ebenso der Motorentyp.

([16]) 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 Beschränkungen 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.

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

([18]) Angabe der jeweiligen Luftfahrzeugzelle/Motoren-Kombination.

([19]) 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.

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

([21]) 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.

([22]) Name der Person oder Organisation, die dafür verantwortlich ist, dass die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 erfolgt.

([23]) 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).

EASA-Formblatt 139 Ausgabe 5

Anlage III

Verzeichnis der Sondergenehmigungen

Nichtgewerblicher Flugbetrieb

Spezialisierter Flugbetrieb

(vorbehaltlich der in der Genehmigung festgelegten Bedingungen und der Angaben im Betriebshandbuch oder Piloten-Betriebshandbuch)

Ausstellende Behörde ([1]):		
Verzeichnis der Sondergenehmigungen Nr. ([2]): Name des Betreibers: Datum ([3]): Unterschrift:		
Luftfahrzeugmuster und Eintragungskennzeichen ([4]):		
Art des spezialisierten Flugbetriebs (SPO), falls anwendbar: ☐ ([5]) …		
Sondergenehmigungen ([6]):	Spezifikation ([7])	Bemerkungen
…		
…		

…		
…		

(1) Angabe der Bezeichnung und Kontaktangaben.
(2) Angabe der zugehörigen Nummer.
(3) Angabe des Ausstellungsdatums der Sondergenehmigungen (TT.MM.JJJJ) und Unterschrift des Vertreters der zuständigen Behörde.
(4) Angabe der Commercial Aviation Safety Team (CAST)/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). Die CAST/ICAO-Bezeichnungen sind abrufbar unter: http://www.intlaviationstandards.org/
Die Eintragungskennzeichen müssen entweder im Verzeichnis der Sondergenehmigungen oder im Betriebshandbuch aufgeführt werden. Im letzteren Fall muss das Verzeichnis der Sondergenehmigungen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten.
(5) Angabe der Art des Betriebs, z. B. Landwirtschaft, Baugewerbe, Fotografie, Vermessung, Beobachtung und Überwachung, Werbung aus der Luft, Instandhaltungstestflüge.
(6) In dieser Spalte den genehmigten Flugbetrieb angeben, z. B. gefährliche Güter, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
(7) In dieser Spalte die Mindestbedingungen für jede Genehmigung angeben, z. B. Entscheidungshöhe und RVR-Mindestwerte für CAT II.

EASA-Formblatt 140 Ausgabe 2

Anlage IV

GENEHMIGUNG FÜR GEWERBLICHEN SPEZIALISIERTEN FLUGBETRIEB MIT HOHEM RISIKO	
Ausstellende Behörde: (1) Genehmigung Nr.: (2)	
Name des Betreibers: (3) Anschrift des Betreibers: (4) Telefon: (5) Fax E-Mail:	
Luftfahrzeugmuster und Eintragungskennzeichen: (6):	
Genehmigter spezialisierter Flugbetrieb: (7)	
Genehmigtes Gebiet oder Ort des Flugbetriebs: (8)	
Besondere Beschränkungen: (9)	
Hiermit wird bestätigt, dass _____ berechtigt ist, gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko gemäß dieser Genehmigung, den Standardbetriebsverfahren des Betreibers sowie gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2018/1139 und den dazugehörigen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten durchzuführen.	
Datum der Ausstellung (10):	Name und Unterschrift (11): Titel:

(1) Name und Kontaktdaten der zuständigen Behörde.
(2) Angabe der Nummer der zugehörigen Genehmigung.
(3) Angabe des eingetragenen Namens des Betreibers und dessen Handelsnamens, falls abweichend. Ggf. vor dem Handelsnamen ‚firmierend als' angeben (in EN ‚Dba' für ‚Doing Business As').
(4) Anschrift des Hauptgeschäftssitzes des Betreibers.
(5) Telefon- und Faxnummern des Hauptgeschäftssitzes des Betreibers, einschließlich Ländervorwahl. Angabe der E-Mail-Adresse, falls vorhanden.

(6) Angabe der Commercial Aviation Safety Team (CAST)/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). Die CAST/ICAO-Bezeichnungen sind abrufbar unter: http://www.intlaviationstandards.org. Die Eintragungskennzeichen müssen entweder im Verzeichnis der Sondergenehmigungen oder im Betriebshandbuch aufgeführt werden. Im letzteren Fall muss das Verzeichnis der Sondergenehmigungen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten.
(7) Angabe der Art des Betriebs, z. B. Landwirtschaft, Baugewerbe, Fotografie, Vermessung, Beobachtung und Überwachung, Werbung aus der Luft, Instandhaltungstestflüge.
(8) Auflistung der geografischen Gebiete oder Orte des genehmigten Betriebs (Angabe der geografischen Koordinaten, des Fluginformationsgebiets oder nationaler oder regionaler Grenzen).
(9) Auflistung der geltenden besonderen Beschränkungen (z. B. nur VFR, nur bei Tage usw.).
(10) Datum der Ausstellung der Genehmigung (TT.MM.JJJJ).
(11) Titel, Name und Unterschrift des Vertreters der zuständigen Behörde. Zusätzlich kann die Genehmigung mit einem amtlichen Stempel versehen werden.

EASA-Formblatt 151 Ausgabe 2“

n) Die Anlagen V und VI werden gestrichen.

3. Anhang III (Teil-ORO) wird wie folgt geändert:

a) Punkt ORO.GEN.110(h) erhält folgende Fassung:

„h) Der Betreiber hat für jedes Luftfahrzeugmuster eine Klarliste zu erstellen, die von den Besatzungsmitgliedern in allen Flugphasen unter normalen und außergewöhnlichen Bedingungen sowie in Notfällen zu benutzen ist, um sicherzustellen, dass die im Betriebshandbuch festgelegten Betriebsverfahren befolgt werden. Bei der Erstellung und Verwendung von Klarlisten sind menschliche Faktoren zu beachten und die aktuellen einschlägigen Unterlagen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung heranzuziehen.“

b) Punkt ORO.GEN.135(a) erhält folgende Fassung:

„a) Das Zeugnis des Betreibers bleibt gültig, sofern alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Betreiber erfüllt weiterhin die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte unter Berücksichtigung der Bestimmungen in Bezug auf die Behandlung von Beanstandungen nach Punkt ORO.GEN.150 dieses Anhangs.

2. Die zuständige Behörde erhält Zugang zum Betreiber nach Punkt ORO.GEN.140 dieses Anhangs, damit sich diese von der fortgesetzten Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte überzeugen kann.

3. Das Zeugnis wurde nicht zurückgegeben oder widerrufen.“

c) Punkt ORO.GEN.140(a) erhält folgende Fassung:

„a) Für die Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte hat der Betreiber jederzeit Zugang zu allen Anlagen, Luftfahrzeugen, Dokumenten, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und sonstigem für seine Tätigkeit relevantem Material, das einer Zulassung, SPO-Genehmigung oder Erklärung unterliegt, unabhängig davon, ob es sich um eine Vergabe an Dritte handelt oder nicht, allen Personen zu gewähren, die autorisiert wurden von

1. der zuständigen Behörde nach Anhang III Punkt ORO.GEN.105 dieser Verordnung,

2. der nach Anhang II Punkt ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) oder Teilabschnitt RAMP dieser Verordnung handelnden Behörde.“

d) Punkt ORO.GEN.160 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a) erhält folgende Fassung:

„a) Der Betreiber hat der zuständigen Behörde und jeder sonstigen Organisation, deren Benachrichtigung der Betreiberstaat verlangt, alle Unfälle, schweren Störungen und Ereignisse, wie in der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) und der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 definiert, zu melden.

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

ii. Punkt (c) erhält folgende Fassung:

„c) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sind die in den Punkten (a) und (b) genannten Berichte in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise vorzulegen und müssen alle dem Betreiber bekannten Informationen über den Sachverhalt enthalten.“

e) Punkt ORO.GEN.205(a) erhält folgende Fassung:

„a) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass — wenn er einen Teil seiner Tätigkeiten extern vergibt oder einkauft — alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die extern vergebenen oder eingekauften Dienste oder Erzeugnisse erfüllen die einschlägigen Anforderungen.

2. Alle sich aus den extern vergebenen oder eingekauften Diensten oder Erzeugnissen ergebenden Risiken für die Flugsicherheit wurden vom Managementsystem des Betreibers berücksichtigt.“

f) in Teilabschnitt GEN wird folgender Abschnitt 3 angefügt:

„***Abschnitt 3***

Zusätzliche Anforderungen an Organisationen

ORO.GEN.310 Verwendung eines in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) eingetragenen Luftfahrzeugs für den nichtgewerblichen Flugbetrieb und den spezialisierten Flugbetrieb

a) Die in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) eingetragenen Luftfahrzeuge können in dem AOC eingetragen bleiben, wenn sie in einer der folgenden Situationen betrieben werden:

1. durch den Inhaber des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses im spezialisierten Flugbetrieb nach Anhang VIII (Teil-SPO);

2. durch andere Betreiber im nichtgewerblichen Flugbetrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder im spezialisierten Flugbetrieb nach Anhang VI (Teil-NCC), Anhang VII (Teil-NCO) oder Anhang VIII (Teil-SPO), sofern das Luftfahrzeug für einen ununterbrochenen Zeitraum von höchstens 30 Tagen verwendet wird.

b) Wird das Luftfahrzeug nach Punkt (a)(2) verwendet, müssen der AOC-Inhaber, der das Luftfahrzeug bereitstellt, und der Betreiber, der das Luftfahrzeug nutzt, ein Verfahren festlegen:

1. Sie müssen klare Angaben dazu machen, welcher Betreiber für die betriebliche Kontrolle des jeweiligen Flugs zuständig ist und erläutern, wie die betriebliche Kontrolle zwischen ihnen übergeben wird.

2. Sie müssen das Verfahren für die Übergabe des Luftfahrzeugs nach Rückgabe an den AOC-Inhaber darlegen.

Dieses Verfahren ist in das Betriebshandbuch jedes Betreibers einzutragen oder vertraglich zwischen dem AOC-Inhaber und dem Betreiber, der das Luftfahrzeug nach Punkt (a)(2) nutzt, festzulegen. Der AOC-Inhaber arbeitet einen Vordruck für diesen Vertrag aus. Für die Führung der Aufzeichnung dieser Verträge gilt Punkt ORO.GEN.220.

Der AOC-Inhaber und der Betreiber, der das Luftfahrzeug nach Punkt (a)(2) nutzt, müssen dafür sorgen, dass das Verfahren dem zuständigen Personal mitgeteilt wird.

c) Der AOC-Inhaber legt der zuständigen Behörde das in Punkt (b) genannte Verfahren zur vorherigen Genehmigung vor.

Der AOC-Inhaber vereinbart mit der zuständigen Behörde die Art und Weise und die Häufigkeit, in der er sie von der Übergabe der betrieblichen Kontrolle nach Punkt ORO.GEN.130(c) unterrichtet.

d) Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des nach Punkt (a) genutzten Luftfahrzeugs wird von der Organisation geführt, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eingetragenen Luftfahrzeugs verantwortlich ist.

e) Der AOC-Inhaber, der das Luftfahrzeug nach Punkt (a) bereitstellt, muss

1. in seinem Betriebshandbuch die Eintragungskennzeichen des bereitgestellten Luftfahrzeugs und die Art der mit diesem Luftfahrzeug durchgeführten Flugbetriebe angeben;

2. bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug an den AOC-Inhaber zurückgegeben wird, jederzeit darüber informiert sein, welcher Betreiber die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrzeug zu einem beliebigen Zeitpunkt ausübt und Aufzeichnungen hierüber führen;

3. sicherstellen, dass sich seine Maßnahmen zur Gefahrenermittlung, Risikobewertung und Risikominderung auf alle Flugbetriebe beziehen, die mit diesen Luftfahrzeugen durchgeführt werden.

f) Für Flugbetriebe nach Anhang VI (Teil-NCC) und Anhang VIII (Teil-SPO) stellt der Betreiber, der das Luftfahrzeug nach Punkt (a) nutzt, sicher, dass alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Jeder Flug, der unter seiner betrieblichen Kontrolle durchgeführt wird, wird im technischen Bordbuch erfasst.

2. An den Luftfahrzeugsystemen oder -konfigurationen werden keine Änderungen vorgenommen.

3. Jeder Mangel oder jede technische Fehlfunktion, die auftritt, während das Luftfahrzeug seiner betrieblichen Kontrolle unterliegt, ist dem CAMO oder AOC-Inhaber zu melden.

4. Der AOC-Inhaber erhält ein Exemplar jeder Ereignismeldung im Zusammenhang mit den durchgeführten Flügen, das nach der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission (*) ausgefüllt ist.

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind (ABl. L 163 vom 30.6.2015, S. 1).“

g) Punkt ORO.AOC.110(c) erhält folgende Fassung:

„*Anmieten mit Besatzung (Wet lease-in)*

c) Der Antragsteller, der eine Genehmigung für das Anmieten eines Luftfahrzeugs mit Besatzung von einem Drittlandbetreiber beantragt, muss gegenüber der zuständigen Behörde Folgendes insgesamt nachweisen:

1. Der Drittlandsbetreiber ist Inhaber eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC), das gemäß Anhang 6 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ausgestellt wurde.

2. Die Sicherheitsstandards des Drittlandbetreibers hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und des Flugbetriebs sind den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 und dieser Verordnung gleichwertig.

3. Für das Luftfahrzeug wurde das Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Anhang 8 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ausgestellt.“

h) Punkt ORO.AOC.125 erhält folgende Fassung:

„**ORO.AOC.125 Nichtgewerblicher Flugbetrieb eines AOC-Inhabers mit Luftfahrzeugen, die in seinem AOC eingetragen sind**

a) Der AOC-Inhaber darf nichtgewerblichen Flugbetrieb nach Anhang VI (Teil-NCC) oder Anhang VII (Teil-NCO) mit Luftfahrzeugen durchführen, die in den Betriebsspezifikationen seines AOC oder in seinem Betriebshandbuch aufgeführt sind, sofern er diesen Flugbetrieb im Betriebshandbuch im Einzelnen erläutert und dabei folgende Angaben macht:

1. Nennung der einschlägigen Anforderungen,

2. eine Darlegung etwaiger Unterschiede zwischen den im CAT-Betrieb und im nichtgewerblichen Flugbetrieb angewandten Betriebsverfahren,

3. die Art und Weise, wie sichergestellt wird, dass das mit dem Flugbetrieb befasste Personal vollständig mit den entsprechenden Verfahren vertraut ist;

b) Ein AOC-Inhaber muss Folgendem genügen:

1. Anhang VIII (Teil-SPO) bei der Durchführung von Instandhaltungstestflügen mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen,

2. Anhang VII (Teil-NCO) bei der Durchführung von Instandhaltungstestflügen mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.

c) Der AOC-Inhaber, der die in den Punkten (a) und (b) genannten Flugbetriebe durchführt, ist nicht verpflichtet, eine Erklärung gemäß diesem Anhang vorzulegen.

d) Der AOC-Inhaber muss die Art des Fluges angeben wie sie in seinem Betriebshandbuch und in den Unterlagen zu diesem Flug (Flugplan, Ladeplan und sonstige gleichwertige Unterlagen) aufgeführt ist."

i) Punkt ORO.AOC.135(a) erhält folgende Fassung:

„a) Gemäß Punkt ORO.GEN.210(b) hat der Betreiber die für die Verwaltung und Überwachung der folgenden Bereiche verantwortlichen Personen zu benennen:

1. Flugbetrieb,

2. Schulung der Besatzung,

3. Bodenbetrieb,

4. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder — je nach Sachlage — des Vertrags über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014."

j) Punkt ORO.SPO.100(c) erhält folgende Fassung:

„c) Ein gewerblicher spezialisierter Betreiber hat in folgenden Fällen die vorherige Genehmigung der zuständigen Behörde einzuholen und zu gewährleisten, dass folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. bei der Anmietung eines Luftfahrzeugs mit Besatzung (Wet Lease-in) von einem Drittlandbetreiber:

i) Die Sicherheitsstandards des Drittlandbetreibers hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und des Flugbetriebs sind den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 (*) und dieser Verordnung gleichwertig.

ii) Für das Luftfahrzeug wurde das Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Anhang 8 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ausgestellt.

iii) Eine Anmietdauer mit Besatzung von sieben Monaten innerhalb eines Zeitraums von zwölf aufeinanderfolgenden Monaten wird nicht überschritten.

2. Bei der Anmietung eines in einem Drittland eingetragenen Luftfahrzeugs ohne Besatzung (Dry Lease-in):

i) Der betriebliche Bedarf kann nicht durch das Anmieten eines in der Union eingetragenen Luftfahrzeugs gedeckt werden.

ii) Die Anmietdauer ohne Besatzung von sieben Monaten innerhalb eines Zeitraums von zwölf aufeinanderfolgenden Monaten wird nicht überschritten.

iii) Die Sicherheitsstandards des Luftfahrzeugs aus dem Drittland hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 gleichwertig.

iv) Das Luftfahrzeug ist gemäß Anhang VIII (Teil-SPO) ausgerüstet.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1)."

k) Punkt ORO.CC.100 erhält folgende Fassung:

„**ORO.CC.100 Anzahl und Zusammensetzung der Kabinenbesatzung**

a) Für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von mehr als 19 Sitzplätzen muss mindestens ein Flugbegleiter bei der Beförderung eines oder mehrerer Fluggäste eingesetzt werden.

b) Für die Zwecke der Einhaltung von Punkt (a) gilt als Mindestanzahl an Flugbegleitern die größere der folgenden Anzahlen:

1. die Anzahl an Flugbegleitern, die bei der Zulassung des Luftfahrzeugs in Übereinstimmung mit den entsprechenden Zulassungsspezifikationen für die vom Betreiber verwendete Kabinenkonfiguration festgelegt wurde,

2. wenn die Anzahl nach Punkt (1) nicht festgelegt wurde, die Anzahl an Flugbegleitern, die bei der Zulassung des Luftfahrzeugs für die höchstzulässige Fluggastsitzanzahl festgelegt wurde, wobei sich die Anzahl an Flugbegleitern für jedes ganze Vielfache von 50 Fluggastsitzen, um das die höchstzulässige Fluggastsitzanzahl bei der vom Betreiber verwendeten Kabinenkonfiguration unterschritten wird, um jeweils einen Flugbegleiter verringert, oder

3. ein Flugbegleiter für jeweils 50 oder einen Bruchteil von 50 auf demselben Fluggastdeck des zu betreibenden Luftfahrzeugs eingebaute Fluggastsitze.

c) Bei Flügen, bei denen die Kabinenbesatzung aus mehr als einer Person besteht, hat der Betreiber einen Flugbegleiter als dem verantwortlichen Piloten/Kommandanten gegenüber verantwortlichen Flugbegleiter zu bestimmen.

d) Abweichend von Punkt (a) dürfen nichtgewerbliche Flüge mit Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von über 19 Sitzplätzen vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde ohne im Einsatz befindliche Flugbegleiter durchgeführt werden. Um die Genehmigung zu erhalten, muss der Betreiber sicherstellen, dass alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. es sind höchstens 19 Fluggäste an Bord,

2. der Betreiber hat für diesen Betrieb Verfahren entwickelt."

l) Punkt ORO.CC.205 erhält folgende Fassung:

„ORO.CC.205 Verringerung der Anzahl an Flugbegleitern während des Bodenbetriebs und unter unvorhersehbaren Umständen

a) Befinden sich Fluggäste an Bord eines Luftfahrzeugs, muss die nach Punkt ORO.CC.100 erforderliche Mindestanzahl an Flugbegleitern im Luftfahrzeug vorhanden und handlungsbereit sein.

b) Abweichend von Punkt (a) darf die Mindestanzahl an Flugbegleitern in folgenden Fällen verringert werden:

1. während des normalen Bodenbetriebs ohne Betanken oder Enttanken, wenn sich das Luftfahrzeug auf seiner Abstellposition befindet, oder

2. unter unvorhergesehenen Umständen, wenn die Anzahl der auf dem Flug beförderten Fluggäste verringert ist. In diesem Fall wird der zuständigen Behörde nach Abschluss des Flugs ein Bericht vorgelegt; oder

3. zur Gewährung von Ruhezeiten während des Flugs entweder nach Punkt ORO.FTL.205(e) oder als vom Betreiber festgelegte Maßnahme zum Ermüdungsmanagement.

c) Für die Zwecke von Punkt (b)(1) und (2) gewährleisten die vom Betreiber im Betriebshandbuch festgelegten Verfahren, dass

1. mit der geringeren Anzahl von Flugbegleitern ein gleichwertiges Sicherheitsniveau, insbesondere bei der Evakuierung von Fluggästen, erreicht wird,

2. trotz der geringeren Anzahl von Flugbegleitern ein leitender Flugbegleiter nach Punkt ORO.CC.200 anwesend ist,

3. mindestens ein Flugbegleiter für jeweils 50 oder einen Bruchteil von 50 auf demselben Fluggastdeck befindliche Fluggäste vorhanden ist,

4. im Falle eines normalen Bodenbetriebs mit Luftfahrzeugen, für die mehr als ein Flugbegleiter erforderlich ist, die nach Punkt 3 ermittelte Anzahl um einen Flugbegleiter pro Notausgangspaar in Fußbodenhöhe erhöht wird.

d) Für die Zwecke von Punkt (b)(3) muss der Betreiber

1. eine Risikobewertung durchführen, um die Anzahl der Flugbegleiter zu bestimmen, die während des Flugs jederzeit anwesend und handlungsbereit sein müssen,

2. Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen einer geringeren Anzahl von Flugbegleitern, die während des Flugs vorhanden und handlungsbereit sind, festlegen,

3. im Betriebshandbuch spezifische Verfahren — auch für die Ruhezeiten des leitenden Flugbegleiters während des Flugs — festlegen, die zu jedem Zeitpunkt eine angemessene Fluggasthandhabung und eine effiziente Verwaltung von außergewöhnlichen Situationen oder Notfällen gewährleisten,

4. im Rahmen der Flugzeitspezifikationspläne nach Punkt ORO.FTL.125 die Bedingungen festlegen, unter denen den Flugbegleitern Ruhezeiten während des Flugs gewährt werden können."

m) Anlage I erhält folgende Fassung:

„Anlage I

ERKLÄRUNG

gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission über den Flugbetrieb

Betreiber

Name:

Ort, an dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat oder, falls der Betreiber keinen Hauptgeschäftssitz hat, der Ort, an dem der Betreiber niedergelassen oder wohnhaft ist, und der Ort, von dem aus der Flugbetrieb geleitet wird,

Name und Kontaktdaten des verantwortlichen Betriebsleiters:

Flugbetrieb

Beginn des Flugbetriebs/Anwendbarkeitsdatum der Änderung:

Informationen zum Luftfahrzeug, dem Betrieb und der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ([1]):

Seriennummer des Herstellers des Luftfahrzeugs	Flugzeugtyp	Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs ([2])	Hauptbasis	Betriebsart(en) ([3])	Organisation, die für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ([4]) verantwortlich ist

Gegebenenfalls Angaben zu den erteilten Genehmigungen (Liste der Sondergenehmigungen, einschließlich der Sondergenehmigungen, die ein Drittland erteilt hat, gegebenenfalls der Erklärung beifügen).

Gegebenenfalls Angaben zu den erteilten Genehmigungen für spezialisierten Flugbetrieb (Genehmigungen beifügen, falls zutreffend).

Gegebenenfalls eine Liste alternativer Nachweisverfahren mit Verweisen auf die AMC, die sie ersetzen (alternative Nachweisverfahren beifügen).

Einzelerklärungen

☐ Der Betreiber erfüllt die grundlegenden Anforderungen von Anhang V der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates und die Anforderungen von Verordnung (EU) Nr. 965/2012 und wird sie auch in Zukunft erfüllen.

☐ Das System für die Verwaltung der Unterlagen, auch des Betriebshandbuchs, genügt den Anforderungen von Anhang III (Teil-ORO), Anhang V (Teil-SPA), Anhang VI (Teil-NCC) oder Anhang VIII (Teil-SPO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012; alle Flüge werden gemäß den Bestimmungen des Betriebshandbuchs nach Punkt ORO.GEN.110(b) des Anhangs III dieser Verordnung durchgeführt.

☐ Für alle in Betrieb befindlichen Luftfahrzeuge liegt ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vor oder sie erfüllen die besonderen Lufttüchtigkeitsanforderungen, die für in Drittländern eingetragene Luftfahrzeuge gelten und die einem Mietvertrag unterliegen.
☐ Alle Mitglieder der Flugbesatzung sind in Besitz einer Lizenz nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission wie nach Punkt ORO.FC.100(c) von Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 gefordert; Mitglieder der Kabinenbesatzung sind gegebenenfalls nach Teilabschnitt CC von Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 geschult.
☐ (Falls zutreffend) Der Betreiber hat einen anerkannten Industriestandard umgesetzt und dessen Einhaltung nachgewiesen. Bezeichnung des Standards: Zertifizierungsstelle: Datum des letzten Konformitätsaudits:
☐ Der Betreiber unterrichtet die zuständige Behörde über jede Änderung der Umstände, die Auswirkungen hat auf die Einhaltung der wesentlichen Anforderungen nach Anhang V der Verordnung (EU) 2018/1139 und der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, wie durch diese Erklärung gegenüber der zuständigen Behörde angegeben, sowie über jede Änderung der Informationen und der Listen der alternativen Nachweisverfahren (AltMoC) nach Punkt ORO.GEN.120(a) von Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, die in dieser Erklärung oder ihrem Anhang aufgeführt sind.
☐ Der Betreiber bestätigt die Richtigkeit der in dieser Erklärung gemachten Angaben.
Datum, Name und Unterschrift des verantwortlichen Betriebsleiters
(1) Reicht der Platz in der Erklärung für die anzugebenden Informationen nicht aus, sind die Angaben in einem gesonderten Anhang aufzuführen. Der Anhang muss datiert und unterschrieben werden. (2) Ist das Luftfahrzeug auch bei einem AOC-Inhaber eingetragen, bitte die ACO-Nummer des AOC-Inhabers angeben. (3) ‚Art(en) des Flugbetriebs' bezieht sich auf die Art des Flugbetriebs, der mit diesem Luftfahrzeug durchgeführt wird, z. B. nichtgewerblicher Flugbetrieb oder spezialisierter Flugbetrieb wie Flüge für Luftaufnahmen und Luftwerbung, Flüge von Nachrichtenmedien, Fernseh- und Film-Flüge, Absetzen von Fallschirmspringern und Instandhaltungstestflüge. (4) Die Angaben zu der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlichen Organisation müssen den Namen der Organisation, ihre Anschrift und das Aktenzeichen der Genehmigung umfassen.“;

4. Anhang IV (Teil-CAT) wird wie folgt geändert:

a) Punkt CAT.GEN.MPA.105 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a) wird wie folgt geändert:

— Die Punkte (12) und (13) erhalten folgende Fassung:

„12. er hat sicherzustellen, dass die Vorflugkontrolle gemäß den Anforderungen von Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 durchgeführt wurde,

13. hat sich zu vergewissern, dass die erforderliche Notfallausrüstung für den sofortigen Gebrauch stets leicht zugänglich ist,“

— folgender Punkt (14) wird angefügt:

„14. er muss bei Beendigung des Fluges die Nutzungsdaten sowie alle bekannten oder vermuteten Mängel des Luftfahrzeugs im technischen Bordbuch oder Bordbuch des Luftfahrzeugs aufzeichnen, um eine kontinuierliche Flugsicherheit zu gewährleisten.“

ii) folgender Punkt (e) wird angefügt:

„e) Der Kommandant hat der zuständigen Flugverkehrsdienststelle (ATS) so bald wie möglich aufgetretene gefährliche Wetter- oder Flugbedingungen zu melden, von denen anzunehmen ist, dass sie die Sicherheit anderer Luftfahrzeuge beeinträchtigen können.“

b) Punkt CAT.GEN.MPA.150 erhält folgende Fassung:

„**CAT.GEN.MPA.150 Notwasserung — Flugzeuge**

Ist die Entfernung zu einer für eine Notlandung geeigneten Stelle an Land größer als die Strecke, die bei Reiseflug-geschwindigkeit in 120 Minuten zurückgelegt werden kann, oder beträgt sie mehr als 400 NM (je nachdem, welche der beiden Strecken kürzer ist), darf der Betreiber ein Flugzeug mit einer Fluggastsitzkonfiguration von mehr als 30 Sitzplätzen nur dann für Flüge über Wasser einsetzen, wenn das Flugzeug die in den anzuwendenden Zulassungsspezifikationen enthaltenen Bestimmungen für die Notwasserung erfüllt."

c) Punkt CAT.GEN.MPA.180(a)(10) erhält folgende Fassung:

„10. das technische Bordbuch gemäß Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014,"

d) Punkt CAT.GEN.MPA.210 erhält folgende Fassung:

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

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

1. alle Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von mehr als 19 Sitzplätzen, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2023 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde;

2. alle Flugzeuge mit einer MCTOM von mehr als 45 500 kg, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2023 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde."

e) Punkt CAT.OP.MPA.170(b) erhält folgende Fassung:

„b) den Fluggästen Karten mit Sicherheitshinweisen zur Verfügung gestellt werden, deren bildhaften Darstellungen die Fluggäste die Bedienung der Sicherheits- und Notfallausrüstung und die von ihnen zu benutzenden Notausgänge entnehmen können."

f) Punkt CAT.OP.MPA.320 erhält folgende Fassung:

„**CAT.OP.MPA.320 Flugzeugkategorien**

a) Grundlage der Flugzeugkategorien ist die über der Schwelle (V_{AT}) angezeigte Fluggeschwindigkeit, die dem 1,3-Fachen der Überziehgeschwindigkeit (V_{SO}) oder dem 1,23-Fachen der 1-g-Überziehgeschwindigkeit (V_{S1g}) in Landekonfiguration bei höchstzulässiger Landemasse entspricht. Liegen sowohl V_{SO} als auch V_{S1g} vor, ist die höhere sich ergebende V_{AT} zu verwenden.

b) Es sind die in der nachfolgenden Tabelle festgelegten Flugzeugkategorien zu verwenden.

Tabelle 1: Flugzeugkategorien entsprechend V_{AT}-Werten

Flugzeugkategorie	V_{AT}
A	weniger als 91 kt
B	von 91 bis 120 kt
C	von 121 bis 140 kt
D	von 141 bis 165 kt
E	von 166 bis 210 kt

c) Die zu berücksichtigende Landekonfiguration ist im Betriebshandbuch anzugeben.

d) Mit Genehmigung der zuständigen Behörde darf der Betreiber eine niedrigere Landemasse für die Ermittlung der V_{AT} zugrunde legen. Ein solcher niedrigerer Wert für die Landemasse muss ein Festwert und damit unabhängig von den wechselnden Bedingungen des täglichen Flugbetriebs sein."

g) Punkt CAT.IDE.A.100(b) erhält folgende Fassung:

„b) Instrumente und Ausrüstung, die nach diesem Anhang (Teil-CAT) nicht vorgeschrieben sind, sowie alle anderen Ausrüstungen, die nach dieser Verordnung nicht erforderlich sind, jedoch auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

1. Die von diesen Instrumenten, Ausrüstungen oder Zubehörteilen gelieferten Informationen dürfen von Mitgliedern der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Punkte CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 und CAT.IDE.A.345 dieses Anhangs benutzt werden;

2. die Instrumente und Ausrüstungen dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion."

h) Punkt CAT.IDE.A.105(b) erhält folgende Fassung:

„b) der Betreiber von der zuständigen Behörde die Genehmigung erhalten hat, das Flugzeug im Rahmen der Beschränkungen der Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL) nach Anhang III Punkt ORO.MLR.105(j) zu betreiben."

i) Punkt CAT.IDE.A.125 wird wie folgt geändert:

i) Punkt(a)(1)(iii) erhält folgende Fassung:

„iii. der barometrischen Höhe;"

ii) Punkt (b)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;"

j) Punkt CAT.IDE.A.130 wird wie folgt geändert:

i. Punkt (b) erhält folgende Fassung:

„b) Zwei Einrichtungen zur Messung und Anzeige der barometrischen Höhe.";

ii. Punkt (h)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;"

k) Punkt CAT.IDE.A.205 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3)erhält folgende Fassung:

„3. einem Anschnallgurt mit Oberkörper-Rückhaltesystem für jeden Fluggastsitz und Rückhaltegurten für jede Liege bei Flugzeugen mit einer MCTOM von 5 700 kg oder weniger und einer MOPSC von neun Sitzplätzen oder weniger, für die erstmals am oder nach dem 8. April 2015 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde,";

ii) Punkt (b)(3) erhält folgende Fassung:

„3. auf Flugbesatzungssitzen und auf jedem Sitz neben einem Pilotensitz

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

ii. oder, 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 5 700 kg oder weniger und einer MOPSC von neun Sitzplätzen oder weniger, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen erfüllen;

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

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

l) Punkt CAT.IDE.A.245(d) erhält folgende Fassung:

„d) Flugzeuge müssen mit einem zusätzlichen tragbaren Atemschutzgerät ausgerüstet sein, das neben dem in Punkt CAT.IDE.A.250(b) und (c) genannten Handfeuerlöscher oder, wenn sich der Handfeuerlöscher in einem Frachtraum befindet, am Eingang zum Frachtraum angebracht ist."

m) Punkte CAT.IDE.A.275(c) und (d) erhalten folgende Fassung:

„c) Bei Flugzeugen mit einer MOPSC von 19 Sitzplätzen oder weniger, die eine Musterzulassung auf der Grundlage der Zulassungsspezifikationen der Agentur besitzen, muss die in Punkt (a) genannte Notbeleuchtungsanlage die in Punkt (b)(1), (2) und (3) genannte Ausrüstung umfassen.

d) Bei Flugzeugen mit einer MOPSC von 19 Sitzplätzen oder weniger, die keine Musterzulassung auf der Grundlage der Zulassungsspezifikationen der Agentur besitzen, muss die in Punkt (a) genannte Notbeleuchtungsanlage die in Punkt (b)(1), genannte Ausrüstung umfassen."

n) Punkt CAT.IDE.A.285(c) erhält folgende Fassung:

„c) Über Wasser betriebene Wasserflugzeuge müssen mit Folgendem ausgerüstet sein:

(1) entsprechend ihrer Größe, ihrer Masse und ihren Bedienungseigenschaften mit einem Treibanker und weiterer Ausrüstung, die zum Festmachen, Verankern oder Manövrieren des Wasserflugzeugs auf dem Wasser erforderlich ist,

(2) mit der nach den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vorgeschriebenen Ausrüstung zur Erzeugung akustischer Signale, sofern anwendbar."

o) Punkt CAT.IDE.A.345(c) erhält folgende Fassung:

„c) Ungeachtet Punkt (b) müssen Flugzeuge, die auf Kurzstrecken im NAT-HLA-Luftraum (North Atlantic high-level airspace) ohne Überquerung des Nordatlantiks betrieben werden, mit mindestens einem Langstrecken-Kommunikationssystem ausgestattet sein, wenn alternative Kommunikationsverfahren für den betreffenden Luftraum veröffentlicht wurden."

p) Punkt CAT.IDE.H.100 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a) erhält folgende Fassung:

„a) Die in diesem Teilabschnitt vorgesehenen Instrumente und Ausrüstungen müssen gemäß den entsprechenden Lufttüchtigkeitsanforderungen zugelassen sein, mit Ausnahme der folgenden Ausrüstungsteile:

1. Taschenlampen;

2. genau gehende Uhr;

3. Kartenhalter,

4. Bordapotheke;

5. Megafone,

6. Überlebensausrüstung und Signalmittel;

7. Treibanker und Ausrüstung zum Festmachen

8. Rückhaltesysteme für Kinder."

ii) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

„b) Instrumente und Ausrüstung, die nach diesem Anhang (Teil-CAT) nicht vorgeschrieben sind, sowie alle anderen Ausrüstungen, die nach dieser Verordnung nicht erforderlich sind, jedoch auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

1. Die von diesen Instrumenten, Ausrüstungen oder Zubehörteilen gelieferten Informationen dürfen von Mitgliedern der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Punkte CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 und CAT.IDE.H.345 dieses Anhangs benutzt werden;

2. die Instrumente und Ausrüstungen dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Hubschraubers auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion."

q) Punkt CAT.IDE.H.105(b) erhält folgende Fassung:

„b) der Betreiber von der zuständigen Behörde die Genehmigung erhalten hat, den Hubschrauber im Rahmen der Beschränkungen der Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL) nach Anhang III Punkt ORO.MLR.105(j) zu betreiben."

r) Punkt CAT.IDE.H.125 wird wie folgt geändert:

i) Punkt(a)(1)(iii) erhält folgende Fassung:

„iii. der barometrischen Höhe;";

ii) Punkt (b)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;"

s) Punkt CAT.IDE.H.130 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

„b) Zwei Einrichtungen zur Messung und Anzeige der barometrischen Höhe. Bei Betrieb mit nur einem Piloten nach Sichtflugregeln in der Nacht darf ein Druckhöhenmesser durch einen Funkhöhenmesser ersetzt werden."

ii) Punkt (h)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;"

t) Punkt CAT.IDE.H.315(a) erhält folgende Fassung:

„a) entsprechend ihrer Größe, ihrer Masse und ihren Bedienungseigenschaften mit einem Treibanker und weiterer Ausrüstung, die zum Festmachen, Verankern oder Manövrieren des Hubschraubers auf dem Wasser erforderlich ist, und"

u) Punkt CAT.IDE.H.320 erhält folgende Fassung:

„**CAT.IDE.H.320 Alle Hubschrauber auf Flügen über Wasser — Notwasserung**

a) Hubschrauber müssen für eine Landung auf dem Wasser ausgelegt oder für eine Notwasserung gemäß den einschlägigen Zulassungsspezifikationen zugelassen sein, wenn sie in Flugleistungsklasse 1 oder 2 bei einem Flug über Wasser in einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen in einer Entfernung zum Land betrieben werden, die einer Flugzeit von mehr als 10 Minuten bei normaler Reisefluggeschwindigkeit entspricht.

b) Hubschrauber müssen für eine Landung auf Wasser ausgelegt oder für eine Notwasserung gemäß den einschlägigen Zulassungsspezifikationen zugelassen oder mit einer Notwasserungsausrüstung ausgestattet sein, wenn sie wie folgt betrieben werden:

1. in Flugleistungsklasse 1 oder 2 bei Flügen über Wasser in einem Gebiet ohne schwierige Umgebungsbedingungen in einer Entfernung zum Land, die einer Flugzeit von mehr als 10 Minuten bei normaler Reisefluggeschwindigkeit entspricht,

2. in Flugleistungsklasse 2 für Starts und Landungen über Wasser, außer für HEMS-Flugbetrieb, wo zum Zwecke der Gefährdungsminimierung die Landung oder der Start von einem HEMS-Einsatzort, der sich in einem dicht besiedelten Gebiet befindet, über Wasser durchgeführt wird,

3. in Flugleistungsklasse 3 bei einem Flug über Wasser jenseits der Entfernung, in der das Land zu einer sicheren Notlandung erreicht werden kann."

5. Anhang V (Teil-SPA) wird wie folgt geändert:

a) Punkt SPA.GEN.100 erhält folgende Fassung:

„**SPA.GEN.100 Zuständige Behörde**

a) Die zuständige Behörde für die Erteilung einer Sondergenehmigung ist:

1. für einen gewerblichen Betreiber die Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat;

2. für einen nichtgewerblichen Betreiber die Behörde des Staats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, niedergelassen oder wohnhaft ist.

b) Unbeschadet Punkt (a)(2) gelten für einen nichtgewerblichen Betreiber, der in einem Drittland eingetragene Luftfahrzeuge einsetzt, die anwendbaren Anforderungen dieses Anhangs für die Genehmigung der folgenden Betriebsarten nicht, wenn diese Genehmigungen von einem Drittland-Eintragungsstaat erteilt werden:

1. Flugbetrieb mit leistungsbasierter Navigation (Performance-based Navigation, PBN);

2. Flugbetrieb mit Spezifikationen für Mindestnavigationsleistungen (Minimum Operational Performance Specifications, MNPS);

3. Flugbetrieb in Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM).

4. Flugbetrieb bei geringer Sicht (Low Visibility Operations, LVO).“

b) Punkt SPA.DG.110(e) erhält folgende Fassung:

„e) sicherzustellen, dass eine Kopie der dem verantwortlichen Piloten oder Kommandanten gegebenen Informationen am Boden aufbewahrt wird und diese Kopie oder die darin enthaltenen Informationen dem Flugdienstberater oder dem für seinen Teil an dem Flugbetrieb verantwortlichen Bodenpersonal bis nach Beendigung des Flugs, auf den sich die Informationen beziehen, leicht zugänglich sind;“

c) Punkt SPA.NVIS.110(b) erhält folgende Fassung:

„b) *Funkhöhenmesser*. Der Hubschrauber muss mit einem Funkhöhenmesser ausgerüstet sein, der unterhalb einer voreingestellten Höhe eine akustische Warnung und auf einer vom Piloten zu wählenden Höhe eine akustische und optische Warnung ausgeben kann, die in allen Phasen des NVIS-Flugs sofort wahrnehmbar ist.“

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

„**SPA.HHO.110 Ausrüstungsanforderungen für HHO**

a) Für den Einbau einer Hubschrauber-Windenausrüstung, bei der es sich nicht um ein einfaches Personentragmittel handelt, einschließlich einer Funkausrüstung zur Erfüllung von Punkt SPA.HHO.115, sowie für alle späteren Änderungen hieran ist eine der beabsichtigten Funktion entsprechende Lufttüchtigkeitszulassung erforderlich. Zusatzausrüstung muss nach dem von der zuständigen Behörde geforderten Standard konzipiert und geprüft sein.

b) Der Betreiber hat in Zusammenarbeit mit dem Hersteller Instandhaltungsanweisungen für die HHO-Ausrüstung und -systeme zu erstellen und diese in sein nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 vorgeschriebenes Hubschrauber-Instandhaltungsprogramm aufzunehmen.“

6. Anhang VI (Teil-NCC) wird wie folgt geändert:

a) Punkt NCC.GEN.100 erhält folgende Fassung:

„**NCC.GEN.100 Zuständige Behörde**

Die zuständige Behörde ist die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, niedergelassen oder wohnhaft ist.“

b) Punkt NCC.GEN.101 wird eingefügt:

„**NCC.GEN.101 Zusätzliche Anforderungen an Flugausbildungsorganisationen**

Zugelassene Ausbildungsorganisationen, die diesem Anhang genügen müssen, müssen — je nach Sachlage — auch Anhang III Punkt ORO.GEN.310 genügen.“

c) Punkt NCC.IDE.A.100(c) erhält folgende Fassung:

„c) Instrumente, Ausrüstung oder Zubehörteile, die nach diesem Anhang nicht vorgeschrieben sind, sowie alle anderen Ausrüstungen, die nach dieser Verordnung nicht erforderlich sind, jedoch auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

1. Die von diesen Instrumenten, Ausrüstungen oder Zubehörteilen gelieferten Informationen dürfen von Mitgliedern der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Punkte NCC.IDE.A.245 und NCC.IDE.A.250 dieses Anhangs benutzt werden;

2. die Instrumente und Ausrüstungen dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion.“

d) Punkt NCC.IDE.A.105(b) erhält folgende Fassung:

„b) der Betreiber von der zuständigen Behörde die Genehmigung erhalten hat, das Flugzeug im Rahmen der Beschränkungen der Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL) nach Anhang III Punkt ORO.MLR.105(j) zu betreiben, oder“

e) Punkt NCC.IDE.A.120 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;“

ii) Punkt (c)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;“

f) Punkt NCC.IDE.A.125 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;“

ii) Punkt (c)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;“

iii) Punkt (h) erhält folgende Fassung:

„h) einer vom Haupt-Stromerzeugungssystem unabhängigen Notstromversorgung, mit der ein Fluglageanzeigesystem mindestens 30 Minuten betrieben und beleuchtet werden kann. Die Notstromversorgung muss nach einem Totalausfall des Haupt-Stromerzeugungssystems automatisch in Funktion treten, und auf dem Instrument oder dem Instrumentenpanel muss deutlich angezeigt werden, dass der Fluglageanzeiger mit Notstrom betrieben wird.“

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

„b) Ein Anschnallgurt mit einem Oberkörperrückhaltesystem muss

1. mit einem zentralen Gurtschloss ausgestattet sein;

2. auf den Sitzen für die mindestens erforderliche Anzahl von Flugbegleitern 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) entweder mit zwei Schultergurten und einem Beckengurt, die einzeln angelegt werden können,

ii) oder, 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 5 700 kg oder weniger und einer MOPSC von neun Sitzplätzen oder weniger, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen erfüllen;

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

h) in Punkt NCC.IDE.A.250 wird der folgende Punkt (e) angefügt:

„e) Flugzeuge müssen mit einer Überwachungsausrüstung gemäß den geltenden Luftraumanforderungen ausgestattet sein.“

i) Punkt NCC.IDE.H.100(c) erhält folgende Fassung:

„c) Instrumente, Ausrüstung oder Zubehörteile, die nach diesem Anhang nicht vorgeschrieben sind, sowie alle anderen Ausrüstungen, die nach dieser Verordnung nicht erforderlich sind, jedoch auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

1. Die von diesen Instrumenten, Ausrüstungen oder Zubehörteilen gelieferten Informationen dürfen von Mitgliedern der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Punkte NCC.IDE.H.245 und NCC.IDE.H.250 dieses Anhangs benutzt werden;

2. die Instrumente und Ausrüstungen dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Hubschraubers auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion.“

j) Punkt NCC.IDE.H.105(b) erhält folgende Fassung:

„b) der Betreiber von der zuständigen Behörde die Genehmigung erhalten hat, den Hubschrauber im Rahmen der Beschränkungen der Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL) nach Anhang III Punkt ORO.MLR.105(j) zu betreiben, oder“

k) Punkt NCC.IDE.H.120 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;“

ii) Punkt (c)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;“

l) Punkt NCC.IDE.H.125 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;“

ii) Punkt (c)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;“

m) Punkt NCC.IDE.H.235 erhält folgende Fassung:

„**NCC.IDE.H.235 Alle Hubschrauber auf Flügen über Wasser — Notwasserung**

Hubschrauber müssen für eine Landung auf dem Wasser ausgelegt oder für eine Notwasserung gemäß den einschlägigen Zulassungsspezifikationen zugelassen oder mit einer Notwasserungsausrüstung ausgestattet sein, wenn sie bei einem Flug über Wasser in einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen in einer Entfernung zum Land betrieben werden, die einer Flugzeit von mehr als 10 Minuten bei normaler Reiseflugge-schwindigkeit entspricht.“

n) in Punkt NCC.IDE.H.250 wird der folgende Punkt (e) angefügt:

„e) Hubschrauber müssen mit einer Überwachungsausrüstung gemäß den geltenden Luftraumanforderungen ausgestattet sein.“

7. Anhang VII (Teil-NCO) wird wie folgt geändert:

a) Punkt NCO.GEN.100(b) erhält folgende Fassung:

„b) Ist das Luftfahrzeug in einem Drittland eingetragen, ist die zuständige Behörde die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, niedergelassen oder wohnhaft ist.“

b) Punkt NCO.GEN.104 wird eingefügt:

„**NCO.GEN.104 Verwendung eines in einem AOC eingetragenen Luftfahrzeugs durch einen NCO-Betreiber**

a) Ein NCO-Betreiber darf mit einem anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug, das im AOC eines Betreibers eingetragen ist, einen nichtgewerblichen Flugbetrieb gemäß diesem Anhang durchführen.

b) Der NCO-Betreiber, der das Luftfahrzeug nach Punkt (a) einsetzt, muss ein Verfahren festlegen und

1. darin klar darlegen, wie die Übergabe der betrieblichen Kontrolle über das Luftfahrzeug zwischen dem AOC-Inhaber und dem NCO-Betreiber nach Anhang III Punkt ORO.GEN.310 erfolgt;

2. darin das Verfahren für die Übergabe des Luftfahrzeugs bei Rückgabe an den AOC-Inhaber darlegen.

Dieses Verfahren ist in den Vertrag zwischen dem AOC-Inhaber und dem NCO-Betreiber aufzunehmen.

Der NCO-Betreiber stellt sicher, dass das Verfahren dem zuständigen Personal mitgeteilt wird.

c) Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des nach Punkt (a) eingesetzten Luftfahrzeugs wird von der Organisation geführt, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eingetragenen Luftfahrzeugs verantwortlich ist.

d) Der NCO-Betreiber, der das Luftfahrzeug nach Punkt (a) einsetzt, muss Folgendes gewährleisten:

1. Jeder Flug, der unter seiner betrieblichen Kontrolle durchgeführt wird, wird im technischen Bordbuch erfasst.

2. An den Luftfahrzeugsystemen oder -konfigurationen werden keine Änderungen vorgenommen.

3. Jeder Mangel oder jede technische Fehlfunktion, die auftritt, während das Luftfahrzeug seiner betrieblichen Kontrolle unterliegt, ist der in Punkt (c) genannten Organisation unmittelbar nach dem Flug zu melden.

4. Der AOC-Inhaber erhält ein Exemplar jeder Ereignismeldung im Zusammenhang mit den durchgeführten Flügen, das nach der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission auszufüllen ist."

d) Punkte NCO.IDE.A.100(b) und c erhalten folgende Fassung:

„b) Die folgenden Positionen bedürfen, soweit in diesem Teilabschnitt vorgeschrieben, keiner Ausrüstungszulassung:

1. Ersatzsicherungen,

2. Taschenlampen,

3. genau gehende Uhr,

4. Bordapotheke,

5. Überlebensausrüstung und Signalmittel,

6. Treibanker und Ausrüstung zum Festmachen,

7. Rückhaltesysteme für Kinder.

8. einfache Personentragmittel (PCD), die von einem Aufgabenspezialisten als Rückhaltesystem verwendet werden.

c) Instrumente und Ausrüstung, die nach Anhang VII (Teil-NCO) nicht vorgeschrieben sind, sowie alle anderen Ausrüstungen, die nach dieser Verordnung nicht erforderlich sind, jedoch auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

1. Die von diesen Instrumenten oder Ausrüstungen gelieferten Informationen dürfen von Mitgliedern der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Punkte NCO.IDE.A.190 und NCO.IDE.A.195 des Anhangs VII benutzt werden;

2. die Instrumente und Ausrüstungen dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion."

e) Punkt NCO.IDE.A.120(a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;"

f) Punkt NCO.IDE.A.125(a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;"

g) Punkt NCO.IDE.A.140(a)(2) erhält folgende Fassung:

„2. einem Anschnallgurt an jedem Sitz und Rückhaltegurten für jede Liege,"

h) in Punkt NCO.IDE.A.195 wird der folgende Punkt (e) angefügt:

„e) Flugzeuge müssen mit einer Überwachungsausrüstung gemäß den geltenden Luftraumanforderungen ausgestattet sein."

i) Punkte NCO.IDE.H.100(b) und (c) erhalten folgende Fassung:

„b) Die folgenden Positionen bedürfen, soweit in diesem Teilabschnitt vorgeschrieben, keiner Ausrüstungszulassung:

1. Taschenlampen,

2. genau gehende Uhr,

3. Bordapotheke,

4. Überlebensausrüstung und Signalmittel,

5. Treibanker und Ausrüstung zum Festmachen,

6. Rückhaltesysteme für Kinder.

7. einfache Personentragmittel (PCD), die von einem Aufgabenspezialisten als Rückhaltesystem verwendet werden.

c) Instrumente, Ausrüstung, oder Zubehörteile, die nach Anhang VII (Teil-NCO) nicht vorgeschrieben sind, sowie alle anderen Ausrüstungen, die nach dieser Verordnung nicht erforderlich sind, jedoch auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

1. Die von diesen Instrumenten, Ausrüstungen oder Zubehörteilen gelieferten Informationen dürfen von Mitgliedern der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Punkte NCO.IDE.H.190 und NCO.IDE.H.195 des Anhangs VII benutzt werden;

2. die Instrumente, Ausrüstungen oder Zubehörteile dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Hubschraubers auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion."

j) Punkt NCO.IDE.H.120(a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;"

k) Punkt NCO.IDE.H.125(a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;"

l) Punkte NCO.IDE.H.140(a)(1) und (2) erhalten folgende Fassung:

„1. einem Sitz oder einer Liege für jede an Bord befindliche Person mit einem Alter ab 24 Monaten oder einer Station für jedes Besatzungsmitglied oder jeden Aufgabenspezialisten, die sich an Bord befinden;

2. einem Anschnallgurt an jedem Fluggastsitz und Rückhaltegurten für jede Liege und Rückhalteeinrichtungen für jede Station;"

m) Punkt NCO.IDE.H.185 erhält folgende Fassung:

„**NCO.IDE.H.185 Alle Hubschrauber auf Flügen über Wasser — Notwasserung**

Hubschrauber, die in einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen über eine Entfernung von 50 NM von Land hinaus fliegen, müssen entweder

a) für eine Landung auf Wasser gemäß den einschlägigen Zulassungspezifikationen ausgelegt sein, oder

b) für eine Notwasserung gemäß den einschlägigen Zulassungspezifikationen zugelassen sein, oder

c) mit einer Notwasserungsausrüstung ausgestattet sein."

n) in Punkt NCO.IDE.H.195 wird der folgende Punkt (e) angefügt:

„e) Hubschrauber müssen mit einer Überwachungsausrüstung gemäß den geltenden Luftraumanforderungen ausgestattet sein."

o) Punkt NCO.SPEC.HEC.105(b) erhält folgende Fassung:

„b) Für den Einbau sämtlicher Winden- und Lasthakenausrüstung, bei der es sich nicht um ein einfaches Personentragmittel handelt, und für alle späteren Änderungen hieran ist eine der beabsichtigten Funktion entsprechende Lufttüchtigkeitszulassung erforderlich."

p) Punkt NCO.SPEC.PAR.120 erhält folgende Fassung:

„**NCO.SPEC.PAR.120 Beförderung und Freisetzen gefährlicher Güter**

Ungeachtet Punkt NCO.SPEC.160 dürfen Fallschirmspringer das Luftfahrzeug zum Zweck von Schausprüngen über dicht besiedelten Gebieten oder Menschenansammlungen im Freien verlassen und dabei Rauchsignalerzeuger tragen, sofern diese für diesen Verwendungszweck hergestellt sind."

q) in Teilabschnitt E wird folgender Abschnitt 6 angefügt:

„ABSCHNITT 6

Instandhaltungstestflüge (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Instandhaltungstestflugstufen

Vor der Durchführung eines Instandhaltungstestflugs muss der Betreiber die jeweilige Stufe des Instandhaltungstestflugs wie folgt bestimmen:

a) Ein Instandhaltungstestflug der Stufe A liegt bei Flügen vor, bei denen die Anwendung von anormalen Verfahren oder Notverfahren gemäß Definition im Flughandbuch zu erwarten ist oder die erforderlich sind, um die Funktionsweise eines Backup-Systems oder sonstiger Sicherheitsgeräte zu überprüfen.

b) Ein Instandhaltungstestflug der Stufe B liegt bei allen Flügen vor, bei denen es sich nicht um einen Instandhaltungstestflug der Stufe A handelt.

NCO.SPEC.MCF.105 Betriebsbeschränkungen

a) Abweichend von Punkt NCO.GEN.105(a)(4) dieses Anhangs darf ein Instandhaltungstestflug mit einem Luftfahrzeug durchgeführt werden, das nach Anhang I Punkt M.A.801(g) oder Punkt 145.A.50(e) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission mit unvollständiger Instandhaltung für den Betrieb freigegeben wurde.

b) Abweichend von Punkt NCO.IDE.A.105 oder Punkt NCO.IDE.H.105 darf der verantwortliche Pilot einen Flug mit nicht betriebsfähigen oder fehlenden Ausrüstungen oder Funktionen durchführen, die für den Flug erforderlich sind, wenn diese nicht betriebsfähigen oder fehlenden Ausrüstungen oder Funktionen in der in Punkt NCO.SPEC.MCF.110 genannten Checkliste aufgeführt sind.

NCO.SPEC.MCF.110 Checkliste und Sicherheitsunterweisung

a) Die in Punkt NCO.SPEC.105 genannte Checkliste muss erforderlichenfalls vor jedem Instandhaltungstestflug aktualisiert werden und die Betriebsverfahren berücksichtigen, die während des betreffenden Instandhaltungstestflugs zu befolgen sind.

b) Unbeschadet Punkt NCO.SPEC.125(b) ist vor jedem Instandhaltungstestflug eine Sicherheitsunterweisung des Aufgabenspezialisten erforderlich.

NCO.SPEC.MCF.120 Anforderungen an die Flugbesatzung

Bei der Auswahl eines Flugbesatzungsmitglieds für einen Instandhaltungstestflug muss der Betreiber die Komplexität des Luftfahrzeugs und die Stufe des Instandhaltungstestflugs nach Punkt NCO.SPEC.MCF.100 berücksichtigen.

NCO.SPEC.MCF.125 Zusammensetzung der Besatzung und Personen an Bord

a) Vor jedem geplanten Instandhaltungstestflug muss der verantwortliche Pilot den Bedarf an zusätzlichen Besatzungsmitgliedern oder Aufgabenspezialisten oder beiden unter Berücksichtigung der zu erwartenden Arbeitsbelastung für die Flugbesatzung oder die Aufgabenspezialisten und der Risikobewertung ermitteln.

b) Der verantwortliche Pilot darf während eines Instandhaltungstestflugs der Stufe A nur Personen an Bord zulassen, die nach Punkt (a) vorgeschrieben sind.

NCO.SPEC.MCF.130 Simulierte anormale Verfahren oder Notverfahren im Flug

Abweichend von Punkt NCO.SPEC.145 darf ein verantwortlicher Pilot Situationen simulieren, die anormale Verfahren oder Notverfahren mit einem Aufgabenspezialisten an Bord erforderlich machen, sofern die Simulation notwendig ist, um den Zweck des Fluges zu erfüllen und wenn sie in der unter Punkt NCO.SPEC.MCF.110 genannten Checkliste oder in den Betriebsverfahren aufgeführt ist.

NCO.SPEC.MCF.140 Systeme und Ausrüstung

Soll bei einem Instandhaltungstestflug das ordnungsgemäße Funktionieren eines Systems oder einer Ausrüstung überprüft werden, ist dieses System oder diese Ausrüstung als potenziell unzuverlässig zu kennzeichnen und vor dem Flug sind geeignete Abhilfemaßnahmen zu vereinbaren, um die Risiken für die Flugsicherheit möglichst gering zu halten."

8. Anhang VIII (Teil-SPO) wird wie folgt geändert:

a) Punkt SPO.GEN.005(a) erhält folgende Fassung:

„a) Dieser Anhang gilt für jeden spezialisierten Flugbetrieb, bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Tätigkeiten, etwa in der Landwirtschaft, der Bauwirtschaft, zur Fotografie, Vermessung, Beobachtung und Überwachung, Luftwerbung oder für Instandhaltungstestflüge eingesetzt wird."

b) Punkt SPO.GEN.100 erhält folgende Fassung:

„**SPO.GEN.100 Zuständige Behörde**

Die zuständige Behörde ist die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, niedergelassen oder wohnhaft ist."

c) Punkt SPO.POL.110(a) erhält folgende Fassung:

„a) Der Betreiber hat ein System zur Berechnung der Masse und Schwerpunktlage festzulegen und für jeden Flug oder jede Reihe von Flügen Folgendes zu bestimmen:

1. Betriebsleermasse des Luftfahrzeugs,
2. Nutzlast,
3. Kraftstoffmasse,
4. Luftfahrzeugbeladung und Ladungsverteilung,
5. Startmasse, Landemasse und Leertankmasse,
6. entsprechende Lage des Luftfahrzeugschwerpunktes."

d) Punkte SPO.IDE.A.100(b) und (c) erhalten folgende Fassung:

„b) Die folgenden Positionen bedürfen, soweit in diesem Teilabschnitt vorgeschrieben, keiner Ausrüstungszulassung:

1. Ersatzsicherungen,
2. Taschenlampen,
3. genau gehende Uhr,
4. Kartenhalter,
5. Bordapotheken,
6. Überlebensausrüstung und Signalmittel,
7. Treibanker und Ausrüstung zum Festmachen,
8. einfache Personentragmittel (PCD), die von einem Aufgabenspezialisten als Rückhaltesystem verwendet werden.

c) Instrumente, Ausrüstung oder Zubehörteile, die nach diesem Anhang (Teil-SPO) nicht vorgeschrieben sind, sowie alle anderen Ausrüstungen, die nach dieser Verordnung nicht erforderlich sind, jedoch auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

1. Die von diesen Instrumenten, Ausrüstungen oder Zubehörteilen gelieferten Informationen dürfen von Mitgliedern der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Punkte SPO.IDE.A.215 und SPO.IDE.A.220 dieses Anhangs benutzt werden;
2. die Instrumente, Ausrüstungen oder Zubehörteile dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion."

e) Punkt SPO.IDE.A.105 erhält folgende Fassung:

„**SPO.IDE.A.105 Mindestausrüstung für den Flug**

Ein Flug darf nicht begonnen werden, wenn die für den vorgesehenen Flug erforderlichen Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen des Flugzeugs nicht betriebsbereit sind oder fehlen, es sei denn, eine der folgenden Bedingungen ist erfüllt:

a) das Flugzeug wird in Übereinstimmung mit der Mindestausrüstungsliste (MEL) betrieben;

b) der Betreiber hat von der zuständigen Behörde die Genehmigung erhalten, das Flugzeug im Rahmen der Beschränkungen der Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL) nach Anhang III Punkt ORO.MLR.105(j) zu betreiben, sofern es sich um technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge und um Flugzeuge im gewerblichen Flugbetrieb handelt;

c) das Flugzeug unterliegt einer Fluggenehmigung, die gemäß den geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen erteilt wurde."

f) Punkt SPO.IDE.A.120 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;“

ii) Punkt (e)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;“

g) Punkt SPO.IDE.A.125 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;“

ii) Punkt (c)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;“

iii) Punkt (e)(4) erhält folgende Fassung:

„4. einer vom Haupt-Stromerzeugungssystem unabhängigen Notstromversorgung, mit der ein Fluglageanzeigesystem mindestens 30 Minuten betrieben und beleuchtet werden kann. Die Notstromversorgung muss nach einem Totalausfall des Haupt-Stromerzeugungssystems automatisch in Funktion treten, und auf dem Instrument oder dem Instrumentenpanel muss deutlich angezeigt werden, dass der Fluglageanzeiger mit Notstrom betrieben wird.“

h) Punkt SPO.IDE.A.160(e) erhält folgende Fassung:

„e) Der Anschnallgurt mit Oberkörperrückhaltesystem gemäß Punkt (d) muss

1. mit einem zentralen Gurtschloss ausgestattet sein;

2. auf Flugbesatzungssitzen und auf jedem Sitz neben einem Pilotensitz

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

ii) oder, 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 5 700 kg oder weniger und einer MOPSC von neun Sitzplätzen oder weniger, die die Vorgaben der anwendbaren Zulassungsspezifikationen für dynamische Notlandungsbedingungen erfüllen;

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

i) in Punkt SPO.IDE.A.220 wird der folgende Punkt (e) angefügt:

„e) Flugzeuge müssen mit einer Überwachungsausrüstung gemäß den geltenden Luftraumanforderungen ausgestattet sein.“

j) Punkt SPO.IDE.H.100 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

„b) Die folgenden Positionen bedürfen, soweit in diesem Teilabschnitt vorgeschrieben, keiner Ausrüstungszulassung:

1. Taschenlampen,

2. genau gehende Uhr,

3. Bordapotheke,

4. Überlebensausrüstung und Signalmittel,

5. Treibanker und Ausrüstung zum Festmachen,

6. Rückhaltesysteme für Kinder,

7. einfache Personentragmittel (PCD), die von einem Aufgabenspezialisten als Rückhaltesystem verwendet werden.“

ii) Punkt c erhält folgende Fassung:

„c) Instrumente, Ausrüstung oder Zubehörteile, die nach diesem Anhang (Teil-SPO) nicht vorgeschrieben sind, sowie alle anderen Ausrüstungen, die nach dieser Verordnung nicht erforderlich sind, jedoch auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

1. Die von diesen Instrumenten, Ausrüstungen oder Zubehörteilen gelieferten Informationen dürfen von Mitgliedern der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Punkte SPO.IDE.H.215 und SPO.IDE.H.220 dieses Anhangs benutzt werden;

2. die Instrumente, Ausrüstungen oder Zubehörteile dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Hubschraubers auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion."

k) Punkt SPO.IDE.H.105 erhält folgende Fassung:

„**SPO.IDE.H.105 Mindestausrüstung für den Flug**

Ein Flug darf nicht begonnen werden, wenn die für den vorgesehenen Flug erforderlichen Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen des Hubschraubers nicht betriebsbereit sind oder fehlen, es sei denn, eine der folgenden Bedingungen ist erfüllt:

a) der Hubschrauber wird in Übereinstimmung mit der Mindestausrüstungsliste (MEL) betrieben;

b) der Betreiber hat von der zuständigen Behörde die Genehmigung erhalten, den Hubschrauber im Rahmen der Beschränkungen der Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL) nach Anhang III Punkt ORO.MLR.105(j) zu betreiben, sofern es sich um technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber und um Hubschrauber im gewerblichen Flugbetrieb handelt;

c) der Hubschrauber unterliegt einer Fluggenehmigung, die gemäß den entsprechenden Lufttüchtigkeitsanforderungen erteilt wurde."

l) Punkt SPO.IDE.H.120 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;"

ii) Punkt (d)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;"

m) Punkt SPO.IDE.H.125 wird wie folgt geändert:

i) Punkt (a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. der barometrischen Höhe;"

ii) Punkt (c)(1) erhält folgende Fassung:

„1. der barometrischen Höhe;"

n) in Punkt SPO.IDE.H.220 wird der folgende Punkt (e) angefügt:

„e) Hubschrauber müssen mit einer Überwachungsausrüstung gemäß den geltenden Luftraumanforderungen ausgestattet sein."

o) Punkt SPO.SPEC.HESLO.100 erhält folgende Fassung:

„**SPO.SPEC.HESLO.100 Standardbetriebsverfahren**

Die Standardbetriebsverfahren für HESLO müssen Folgendes festlegen:

a) die mitzuführende Ausrüstung, einschließlich deren Betriebsbeschränkungen und entsprechender Einträge in die MEL, soweit zutreffend;

b) Zusammensetzung der Besatzung und Anforderungen an die Erfahrung der Besatzungsmitglieder und Aufgabenspezialisten;

c) die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben relevante Theorie- und Praxisschulung für Besatzungsmitglieder bzw. Schulung für Aufgabenspezialisten sowie die Qualifikation und Benennung von Personen, die diese Schulungen für Besatzungsmitglieder und Aufgabenspezialisten durchführen;

d) Pflichten und Aufgaben der Besatzungsmitglieder und Aufgabenspezialisten;

e) Leistungskriterien des Hubschraubers, die für die Durchführung des HESLO-Betriebs erfüllt werden müssen;

f) Normale, anormale und Notverfahren."

p) Punkt SPO.SPEC.HEC.100 erhält folgende Fassung:

„**SPO.SPEC.HEC.100 Standardbetriebsverfahren**

Die Standardbetriebsverfahren für HEC müssen Folgendes festlegen:

a) die mitzuführende Ausrüstung, einschließlich deren Betriebsbeschränkungen und entsprechender Einträge in die MEL, soweit zutreffend;

b) Zusammensetzung der Besatzung und Anforderungen an die Erfahrung der Besatzungsmitglieder und Aufgabenspezialisten;

c) die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben relevante Theorie- und Praxisschulung für Besatzungsmitglieder bzw. Schulung für Aufgabenspezialisten sowie die Qualifikation und Benennung von Personen, die diese Schulungen für Besatzungsmitglieder und Aufgabenspezialisten durchführen;

d) Pflichten und Aufgaben der Besatzungsmitglieder und Aufgabenspezialisten;

e) Leistungskriterien des Hubschraubers, die für die Durchführung des HEC-Betriebs erfüllt werden müssen;

f) Normale, anormale und Notverfahren."

q) Punkt SPO.SPEC.HEC.105(b) erhält folgende Fassung:

„b) Für den Einbau sämtlicher Winden- und Lasthakenausrüstung, bei der es sich nicht um ein einfaches Personentragmittel handelt, und für alle späteren Änderungen hieran ist eine der beabsichtigten Funktion entsprechende Lufttüchtigkeitszulassung erforderlich."

r) Punkt SPO.SPEC.PAR.125 erhält folgende Fassung:

„**SPO.SPEC.PAR.125 Freisetzung gefährlicher Güter**

Ungeachtet Punkt SPO.GEN.155 dürfen Fallschirmspringer das Luftfahrzeug zum Zweck von Schausprüngen über dicht besiedelten Gebieten oder Menschenansammlungen im Freien verlassen und dabei Rauchsignalerzeuger tragen, sofern diese für diesen Verwendungszweck hergestellt sind."

s) in Teilabschnitt E wird folgender Abschnitt 5 angefügt:

„**ABSCHNITT 5**

Instandhaltungstestflüge (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Instandhaltungstestflugstufen

Vor der Durchführung eines Instandhaltungstestflugs muss der Luftfahrtunternehmer die jeweilige Stufe des Instandhaltungstestflugs wie folgt bestimmen:

a) Ein Instandhaltungstestflug der Stufe A liegt bei Flügen vor, bei denen die Anwendung von anormalen Verfahren oder Notverfahren gemäß Definition im Flughandbuch zu erwarten ist oder die erforderlich sind, um die Funktionsweise eines Backup-Systems oder sonstiger Sicherheitsgeräte zu überprüfen.

b) Ein Instandhaltungstestflug der Stufe B liegt bei allen Flügen vor, bei denen es sich nicht um einen Instandhaltungstestflug der Stufe A handelt.

SPO.SPEC.MCF.105 Flugprogramm für einen Instandhaltungstestflug der Stufe A

Vor der Durchführung eines Instandhaltungstestflugs der Stufe A mit einem technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug muss der Betreiber ein Flugprogramm erstellen und dokumentieren.

SPO.SPEC.MCF.110 Handbuch für Instandhaltungstestflüge der Stufe A

Der Betreiber, der einen Instandhaltungstestflug der Stufe A durchführt, muss

a) diesen Betrieb und die damit verbundenen Verfahren im Betriebshandbuch nach Anhang III Punkt ORO.MLR.100 oder in einem eigens für Instandhaltungstestflüge vorgesehenen Handbuch darlegen;

b) das Handbuch bei Bedarf aktualisieren;

c) alle betroffenen Mitarbeiter über das Handbuch und dessen Änderungen, die für ihre Aufgaben relevant sind, informieren;

d) der zuständigen Behörde das Handbuch und seine Aktualisierungen zur Verfügung stellen.

SPO.SPEC.MCF.115 Anforderungen an die Flugbesatzung für Instandhaltungstestflüge der Stufe A

a) Der Betreiber hat unter Berücksichtigung der Komplexität des Luftfahrzeugs und der Stufe der Instandhaltungstestflüge geeignete Flugbesatzungsmitglieder auszuwählen. Bei der Auswahl der Flugbesatzungsmitglieder für Instandhaltungstestflüge der Stufe A mit einem technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug muss der Betreiber sicherstellen, dass alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

1. der verantwortliche Pilot hat eine Schulung nach Punkt SPO.SPEC.MCF.120 absolviert; wurde die Schulung in einem Simulator durchgeführt, muss der Pilot mindestens einen Instandhaltungstestflug der Stufe A als überwachender Pilot oder als Beobachter durchführen, bevor er als verantwortlicher Pilot einen Instandhaltungstestflug der Stufe A durchführt;

2. der verantwortliche Pilot hat mit einem Luftfahrzeug derselben Luftfahrzeugkategorie wie das zu fliegende Luftfahrzeug mindestens 1 000 Flugstunden, davon mindestens 400 Stunden als verantwortlicher Pilot in einem technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug und mindestens 50 Stunden mit konkret dem betreffenden Luftfahrzeugmuster absolviert.

Ungeachtet Punkt (a)(2) darf der Betreiber einen Piloten mit weniger als 50 Stunden Erfahrung mit konkret dem betreffenden Luftfahrzeugmuster auswählen, wenn er ein neues Luftfahrzeugmuster in Betrieb nimmt und die Qualifikation des Piloten entsprechend einem festgelegten Verfahren bewertet hat.

b) Piloten, die im Besitz einer Testflugberechtigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind, wird dies in vollem Umfang für die in Punkt (a)(1) genannte Schulung angerechnet, sofern die Piloten, die eine Testflugberechtigung besitzen, die erforderliche CRM-Grund- und Wiederholungsschulung nach Anhang III Punkt ORO.FC.115 und Punkt ORO.FC.215 absolviert haben.

c) Der verantwortliche Pilot darf mit einem technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug keinen Instandhaltungstestflug der Stufe A durchführen, es sei denn, er hat innerhalb der letzten 36 Monate einen Instandhaltungstestflug der Stufe A durchgeführt.

d) Die Flugerfahrung als verantwortlicher Pilot bei einem Instandhaltungstestflug der Stufe A wird zurückgewonnen, sobald ein Instandhaltungstestflug der Stufe A als Beobachter oder überwachender Pilot durchgeführt wurde oder sobald er als verantwortlicher Pilot in einem Simulator einen Instandhaltungstestflug der Stufe A durchgeführt hat.

SPO.SPEC.MCF.120 Anforderungen an die Flugbesatzung für Instandhaltungstestflüge der Stufe A

a) Die für einen Instandhaltungstestflug der Stufe A erforderliche Schulung muss einem detaillierten Lehrplan folgen.

b) Die Flugausbildung für die Schulung muss auf einer der folgenden Arten durchgeführt werden:

1. in einem Simulator, der für Ausbildungszwecke die Reaktion des Luftfahrzeugs und seiner Systeme auf die durchgeführten Kontrollen angemessen widerspiegelt;

2. während eines Fluges in einem Luftfahrzeug, bei dem Instandhaltungstestflugtechniken demonstriert werden.

c) Die Schulung in einer Luftfahrzeugkategorie gilt für alle Luftfahrzeugmuster dieser Kategorie.

d) Der Betreiber muss festlegen, ob eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen im Hinblick auf das für die Schulung eingesetzte Luftfahrzeug und das Luftfahrzeug, das für den Instandhaltungstestflug eingesetzt werden soll, notwendig ist, und den Inhalt einer solchen Schulung darlegen.

SPO.SPEC.MCF.125 Zusammensetzung der Besatzung und Personen an Bord

a) Der Betreiber hat Verfahren festzulegen, mit denen der Bedarf an zusätzlichen Aufgabenspezialisten festgestellt werden kann.

b) Für Instandhaltungstestflüge der Stufe A muss der Betreiber in seinem Handbuch festlegen, nach welchen Gesichtspunkten die Anwesenheit sonstiger Personen an Bord erlaubt ist.

c) Für einen Instandhaltungstestflug der Stufe A müssen sich ein Aufgabenspezialist oder ein zusätzlicher Pilot im Cockpit befinden, um die Mitglieder der Flugbesatzung zu unterstützen, es sei denn, die Konfiguration des Luftfahrzeugs lässt dies nicht zu oder der Betreiber kann angesichts der Arbeitsbelastung für die Flugbesatzung laut Flugprogramm rechtfertigen, dass diese keine zusätzliche Hilfe benötigt.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulierte anormale Verfahren oder Notverfahren im Flug

Abweichend von Punkt SPO.OP.185 darf sich ein Aufgabenspezialist auf einem Instandhaltungstestflug der Stufe A an Bord befinden, wenn dies für den Zweck des Flugs erforderlich und im Flugprogramm angegeben ist.

SPO.SPEC.MCF.135 Flugzeitbeschränkungen und Ruhezeiten

Werden Besatzungsmitglieder für Instandhaltungstestflüge eingeteilt, müssen Betreiber, die Anhang III (Teil-ORO) Teilabschnitt FTL unterliegen, die Bestimmungen jenes Teilabschnitts anwenden.

SPO.SPEC.MCF.140 Systeme und Ausrüstung

Soll bei einem Instandhaltungstestflug das ordnungsgemäße Funktionieren eines Systems oder einer Ausrüstung überprüft werden, ist dieses System oder diese Ausrüstung als potenziell unzuverlässig zu kennzeichnen und vor dem Flug sind geeignete Abhilfemaßnahmen zu vereinbaren, um die Risiken für die Flugsicherheit möglichst gering zu halten.

SPO.SPEC.MCF.145 Anforderungen an Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit, Flugdatenschreiber und Datenverbindungsaufzeichnungen für AOC-Inhaber

Für einen Instandhaltungstestflug mit einem Luftfahrzeug, das sonst im CAT-Betrieb eingesetzt wird, gelten die Bestimmungen von Anhang IV (Teil-CAT) für Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR), für Flugdatenschreiber (FDR) und die Datenverbindungsaufzeichnung (DLR) weiter.“

ANHANG II

Die Anhänge I und Vb der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 werden wie folgt geändert:

1. In Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.201 wird folgender Punkt (k) angefügt:

„k) Wird ein in ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eingetragenes Luftfahrzeug im nichtgewerblichen Flugbetrieb oder im spezialisierten Flugbetrieb nach Punkt ORO.GEN.310 von Anhang III oder Punkt NCO.GEN.104 von Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 eingesetzt, muss der Betreiber sicherstellen, dass die im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit anfallenden Aufgaben durch ein nach Anhang Vc (Teil-CAMO) zugelassenes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) des AOC-Inhabers bzw. durch eine nach Anhang Vd (Teil-CAO) zugelassene kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisationen (CAO) wahrgenommen werden."

2. In Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.201 wird folgender Punkt (h) angefügt:

„h) Wird ein in ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eingetragenes Luftfahrzeug im nichtgewerblichen Flugbetrieb oder im spezialisierten Flugbetrieb nach Punkt ORO.GEN.310 von Anhang III oder Punkt NCO.GEN.104 von Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 eingesetzt, muss der Betreiber sicherstellen, dass die im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit anfallenden Aufgaben durch ein nach Anhang Vc (Teil-CAMO) zugelassenes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) des AOC-Inhabers bzw. durch eine nach Anhang Vd (Teil-CAO) zugelassene kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisationen (CAO) wahrgenommen werden."