



STELLUNGNAHME NR. 04/2011

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 1. Juni 2011

**für eine Verordnung der Kommission zur Festlegung der
Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb**

„Flugbetrieb – OPS“

Inhalt

Zusammenfassung	4
Einleitung	5
I. Allgemeines	5
II. Umfang der Stellungnahme.....	5
III. Konsultation.....	6
IV. Nummerierungskonvention für die Vorschrift.....	8
Mantelregulierung über den Flugbetrieb	9
I. Geltungsbereich	9
II. Überblick über die Reaktionen	9
III. Erläuterungen	9
Anhang I – Begriffsbestimmungen	15
I Geltungsbereich	15
II. Überblick über die Reaktionen	15
III. Überblick über die Unterschiede	15
IV. Erläuterungen	17
Anhang II – Teil-ARO	19
I. Allgemeines	19
II. Konsultation.....	22
III. Geltungsbereich und Anwendbarkeit	24
IV. Überblick über die Unterschiede	45
V. Liste der vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse	47
Anhang III – Teil-ORO.....	49
I. Allgemeines	49
II. Konsultation.....	49
III. Geltungsbereich und Anwendbarkeit	51
IV. Überblick über die Unterschiede	75
V. Liste der vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse	93
Anhang IV – Teil-CAT (A, H)	94
I. Geltungsbereich	94
II. Überblick über die Reaktionen	96
III. Überblick über die Unterschiede	96

IV.	Liste der vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse	104
V.	CAT.GEN: Teilabschnitt A – Allgemeine Anforderungen	107
VI.	CAT.OP: Teilabschnitt B – Betriebliche Verfahren	109
VII.	CAT.POL: Teilabschnitt C – Luftfahrzeugleistung und Betriebsbeschränkungen	113
VIII:	CAT.IDE: Teilabschnitt D – Instrumente, Daten, Ausrüstungen	117
Anhang V – Teil-SPA.....		120
I.	Geltungsbereich	120
II.	Überblick über die Reaktionen	122
III.	Überblick über die Unterschiede	122
IV.	Liste der vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse	122
V.	SPA.GEN: Teilabschnitt A – Allgemeine Anforderungen	123
VI.	SPA.PBN: Teilabschnitt B – Betrieb mit leistungsbasierter Navigation (Performance-Based Navigation, PBN)	125
VII.	SPA.MNPS: Teilabschnitt C – Flugbetrieb mit Mindestnavigationsleistungsanforderungen (Specified Minimum Navigation Performance, MNPS)	126
VIII.	SPA.RVSM: Teilabschnitt D – Flugbetrieb in Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM)	126
IX.	SPA.LVO: Teilabschnitt E – Flugbetrieb bei geringer Sicht (Low Visibility Operations, LVO)	126
X.	SPA.ETOPS: Teilabschnitt F – Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS)	128
XI:	SPA.DG: Teilabschnitt G – Beförderung gefährlicher Güter	128
XII.	SPA.NVIS: Teilabschnitt H – Hubschrauberbetrieb mithilfe von Nachtsichtgeräten...	129
XIII.	SPA.HHO: Teilabschnitt I – Hubschrauberwindenbetrieb	130
XIV.	SPA.HEMS: Teilabschnitt J – Medizinischer Notdienst mit Hubschraubern	132
IN TEIL-CAT UND TEIL-SPA VERWENDETE AKRONYME/ ABKÜRZUNGEN		135

Zusammenfassung

Diese Stellungnahme enthält die folgenden Dokumente:

- Mantelregulierung über den Flugbetrieb;
- Anhang I – Begriffsbestimmungen für die Anhänge II bis VIII;
- Anhang II – Teil-ARO, behördliche Anforderungen für den Flugbetrieb;
- Anhang III – Teil-ORO, organisationsbezogene Anforderungen für gewerbliche Luftverkehrsbetreiber und nichtgewerbliche Luftverkehrsbetreiber mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen;
- Anhang IV – Teil-CAT (A,H), technische Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr mit Flugzeugen und Hubschraubern;
- Anhang V – Teil-SPA, Anforderungen für Flugbetrieb, für den eine Sondergenehmigung erforderlich ist.

Auf der Grundlage der vom Verwaltungsrat gemeinsam mit der Europäischen Kommission definierten Grundsätze übernimmt der Vorschlag der Agentur den Inhalt von EU-OPS und JAR-OPS 3 und stimmt die Anforderungen soweit wie möglich mit den ICAO SARPs Anhang 6 Teil I und Teil III Abschnitt 1 und 2 ab.

Die Erarbeitung dieser Anforderungen beruhte auf den nachfolgenden Zielsetzungen:

- Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus;
- Sicherstellung angemessener Vorschriften;
- Gewährleistung der Flexibilität und Effizienz für Betreiber und Behörden.

Diese Stellungnahme ist das Ergebnis eines umfassenden Konsultationsprozesses unter Einbeziehung von Behörden, Verbänden, Betreibern und Luftfahrtexperten.

Die Stellungnahme zu den übrigen Anhängen dieser Verordnung, Anhang VI – Teil-NCC, Anhang VII – Teil-NCO und Anhang VIII – Teil-SPO wird in einem späteren Stadium veröffentlicht.

Einleitung

I. Allgemeines

1. Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008¹ des Europäischen Parlaments und des Rates (nachstehend: die Grundverordnung), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009², schafft einen geeigneten und umfassenden Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt.
2. Zweck dieser Stellungnahme ist die Unterstützung der Europäischen Kommission bei der Ausarbeitung von Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb.
3. Die Stellungnahme wurde gemäß dem Verfahren angenommen, das vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die Agentur)³ im Einklang mit Artikel 19 der Grundverordnung festgelegt wurde.

II. Umfang der Stellungnahme

4. Diese Stellungnahme besteht aus den folgenden Dokumenten:
 - Mantelregulierung über den Flugbetrieb;
 - Anhang I – Begriffsbestimmungen für die Anhänge II bis VIII;
 - Anhang II – Teil-ARO, behördliche Anforderungen für den Flugbetrieb;
 - Anhang III – Teil-ORO, organisationsbezogene Anforderungen für gewerbliche Luftverkehrsbetreiber und nichtgewerbliche Luftverkehrsbetreiber mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen;
 - Anhang IV – Teil-CAT (A,H), technische Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr mit Flugzeugen und Hubschraubern;
 - Anhang V – Teil-SPA, Anforderungen für Flugbetrieb, für den eine Sondergenehmigung erforderlich ist.
5. Diese Stellungnahme enthält nicht:
 - die Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr mit Segelflugzeugen und Ballonen und A-nach-A-Flüge mit Flugzeugen und Hubschraubern in Anhang III – Teil-CAT;

¹ 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. 1-49.*

² Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG. *ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 51-70.*

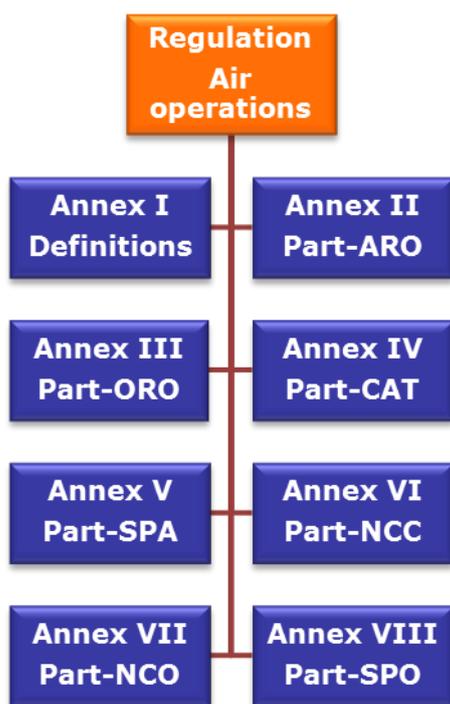
³ Beschluss des Verwaltungsrats zu den von der Agentur durchzuführenden Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen („Regelsetzungsprozess“). (EASA MB/08/2007 vom 13.6.2007).

- Anhang VI – Teil-NCC, technische Anforderungen für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen;
- Anhang VII – Teil-NCO, technische Anforderungen für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen;
- Anhang VIII – Teil-SPO, technische Anforderungen für spezifische Betriebsarten, einschließlich gewerblichen und nichtgewerblichen Flugbetrieb;
- die zugehörigen Bestimmungen zum oben beschriebenen Flugbetrieb in der Mantelregulierung über den Flugbetrieb.

Die Stellungnahme für die übrigen Anforderungen wird in einem späteren Stadium veröffentlicht.

6. Die Dokumente dieser Stellungnahme basieren auf der von der Europäischen Kommission und der Agentur im April 2011 vorgeschlagenen überarbeiteten Vorschriftenstruktur. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Anhänge der Verordnung über den Flugbetrieb.

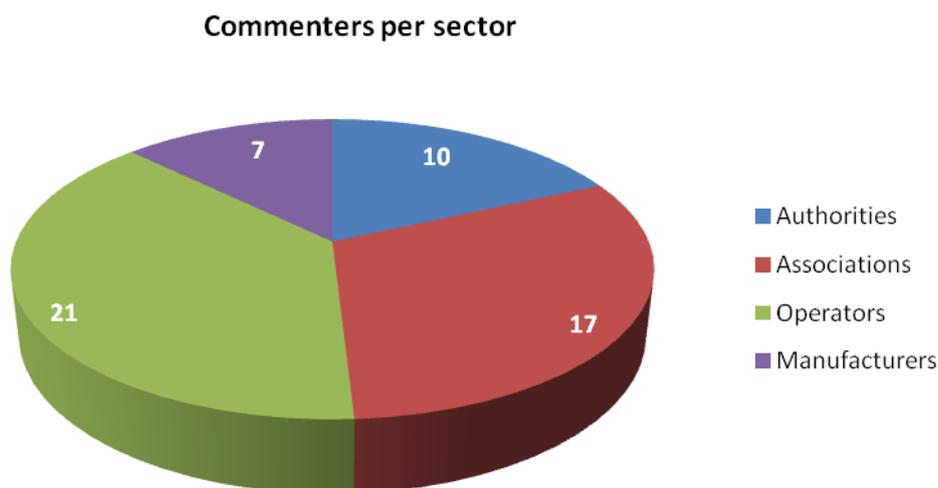
Abbildung 1: Anhänge der Verordnung über den Flugbetrieb



III. Konsultation

7. Die Stellungnahme basiert auf:
- NPA 2008-22 mit Entwurfsvorschlägen für Durchführungsbestimmungen (Implementing Rules, IR) und damit zusammenhängende annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM) für Behörden und Organisationen;
 - NPA 2009-02 mit Entwurfsvorschlägen für Durchführungsbestimmungen und damit zusammenhängende AMC und GM für den Flugbetrieb.

8. NPA 2009-02 wurde am 30. Januar 2009 auf der EASA-Website (<http://www.easa.europa.eu>) veröffentlicht. Der Konsultationszeitraum endete am 31. Juli 2009. Bei der Agentur gingen insgesamt 13 775 Kommentare ein, wovon sich rund 8 200 auf den Geltungsbereich dieser Stellungnahme bezogen.
9. Die Kommentarzusammenfassungen, die entsprechenden Reaktionen auf zusammengefasste Kommentare und der vorgeschlagene geänderte Vorschriftentext wurden mit den folgenden vier Überarbeitungsgruppen für die Regelsetzung (RG) ausführlich erörtert:
 - RG01 (CAT) befasste sich mit den Vorschriften für die gewerbsmäßige Beförderung;
 - RG02 (SPO) befasste sich mit den Vorschriften für den Sonderbetrieb;
 - RG03 (NCC) befasste sich mit den Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und
 - RG04 (NCO) befasste sich mit den Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.
10. Der Entwurf des CRD-Texts zu Teil-CAT wurde von RG01 überprüft. Der Entwurf des CRD-Texts zur Teil-SPA wurde von allen vier Überarbeitungsgruppen überprüft.
11. Die Agentur hat mehrere Besprechungen mit Hubschrauberfachleuten anberaumt, die bezüglich hubschrauberspezifischer Fragen berieten und Behörden, Betreiber und Hersteller vertraten.
12. Auf der Grundlage einer umfassenden Konsultation mit Behörden, Verbänden und Betreibern hat die Agentur am 25. November 2010 das CRD OPS I veröffentlicht. Der Zeitraum, in dem auf das Kommentar-Antwort-Dokument reagiert werden konnte, endete am 15. Februar 2011. Bei der Agentur gingen 1 009 Reaktionen ein.
13. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die nach Behörden, Verbänden, Betreibern und Herstellern aufgeschlüsselten Reaktionen der Kommentatoren.

Abbildung 2: Kommentatoren, von denen Reaktionen eingingen

14. Alle Reaktionen wurden geprüft und beantwortet und sind in den Entwurf von Anhang I, IV und V dieser Stellungnahme eingeflossen.
15. Die Einzelheiten des Konsultationsprozesses für NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c und NPA 2009-02d, die sich auf die Anforderungen gemäß Anhang II Teil-ARO und Anhang III Teil-ORO dieser Stellungnahme beziehen, werden in den entsprechenden Abschnitten dieser Erläuterung beschrieben.

IV. Nummerierungskonvention für die Vorschrift

16. Im Einklang mit den Entwurfsrichtlinien der Agentur für den Regelsetzungsprozess wurde für die Durchführungsbestimmungen die folgende Nummerierungskonvention angewandt:

<Teil>.<Teilabschnitt>.<Abschnitt>.<N>

Erläuterung:

<Teil>: obligatorisch – bis zu vier Buchstaben oder Ziffern

Beispiele: ARO, ORO, CAT, SPA

<Teilabschnitt>: obligatorisch – bis zu vier Buchstaben oder Ziffern

Beispiele: GEN, OP, POL, IDE

<Abschnitt>: obligatorisch – bis zu fünf Buchstaben oder Ziffern

Beispiele: MPA, A, H, MAB

<N>: obligatorisch – Nummer der Vorschrift – dreistellig, beginnend mit 100, nachfolgende Nummern werden grundsätzlich in Fünferschritten erhöht.

Mantelregulierung über den Flugbetrieb

I. Geltungsbereich

17. Die Mantelregulierung über den „Flugbetrieb“ legt die allgemeine Anwendbarkeit der Teile, die sie umfasst, fest und schlägt Bestandsschutz- und Übergangsmaßnahmen in Form von Ausnahmeregelungen vor.⁴

II. Überblick über die Reaktionen

18. Die eingegangenen Reaktionen zur OPS-Mantelregulierung konzentrierten sich auf die Abstimmung mit den Mantelregulierungen von Teil-FCL, die vorgeschlagenen Bestandsschutzbestimmungen bezüglich JAR-OPS 3 und wünschten eine Klärung bezüglich des Einsatzes von bestimmten in Anhang II erfassten Luftfahrzeugen im CAT-Flugbetrieb und eine Definition des Begriffs „Sonderbetrieb“.

III. Erläuterungen

19. Die in der vorliegenden Stellungnahme veröffentlichte Mantelregulierung enthält gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b und c und Artikel 8 der Grundverordnung die Anforderungen an in der EU oder in einem Drittland registrierte Luftfahrzeuge und an das Personal, das mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge befasst ist.
20. Hierin sind auch die Anforderungen für die Agentur und die zuständigen Aufsichtsbehörden im Bereich Flugbetrieb, einschließlich Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Betreibern festgelegt, die der Sicherheitsaufsicht eines anderen Landes gemäß Artikel 10 der Grundverordnung unterliegen.
21. Artikel 2 enthält Definitionen von Begriffen, die in der Mantelregulierung verwendet werden. Die Definition von „CAT-Betrieb“ ist von ICAO Anhang 6 abgeleitet und wurde unter Rücksicht auf die Definition von „gewerblicher Tätigkeit“ gemäß Artikel 3 Buchstabe i der Grundverordnung leicht abgeändert. Es ist insbesondere zu beachten, dass der Umfang der Definition von „gewerblicher Tätigkeit“ umfassender ist als derjenige der Definition von „CAT-Betrieb“. Die Definition von „Sonderbetrieb“ wird durch eine nicht erschöpfende Liste von Sonderdiensten oder -aufgaben im künftigen Teil-SPO weiter ergänzt werden. Darüber hinaus legt Artikel 6 Absatz 6 fest, wie viele Personen in einem Luftfahrzeug befördert werden können, das für Sonderbetrieb eingesetzt wird, um klar zwischen CAT-Betrieb und gewerblichem Flugbetrieb, der kein CAT-Betrieb ist, unterscheiden zu können.
22. Die Mantelregulierung beinhaltet weiterhin zwei Artikel, die die Mitgliedstaaten betreffen. Artikel 3 legt fest, dass die Mitgliedstaaten und die Agentur Flugsicherheitspläne erstellen müssen, die eine laufende Verbesserung der Sicherheit zum Ziel haben. Weiterhin wird den Mitgliedstaaten auferlegt, ihre Sicherheitspläne abzustimmen, da die Flugsicherheit jetzt eine gemeinsame

⁴ Eine Ausnahmeregelung (Opt-out) ist eine Übergangsmaßnahme, die Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, die Umsetzung einer bestimmten Vorschrift um eine gesetzlich festgelegte Frist aufzuschieben.

Aufgabe der EASA-Staaten ist. Insbesondere erlaubt es die nunmehr geltende gemeinsame Zuständigkeit innerhalb der Europäischen Union nicht mehr, dass ein Mitgliedstaat isoliert einen Sicherheitsplan umsetzt. In absehbarer Zeit wird weiteres Material zur Unterstützung der gemeinsamen Umsetzung der Anforderungen des ICAO-Sicherheitsprogramms des Staates (SSP) in einem europäischen Rahmen zur Verfügung gestellt werden. Dieses wird auf den Arbeiten basieren, die derzeit vom Europäischen Beratungsausschuss für die Luftfahrtsicherheit (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC) insbesondere bezüglich des EASP-Handbuchs koordiniert werden.

23. Artikel 4 schlägt Anforderungen bezüglich der Aufsichtskapazitäten vor. Diese Bestimmungen, die vollständig im Einklang mit den einschlägigen kritischen ICAO-Elementen eines Sicherheitsaufsichtssystems stehen, erlegen den Mitgliedstaaten zusätzlich auf, dafür Sorge zu tragen, dass ihr Aufsichtspersonal die erforderlichen Berechtigungen zur Durchführung von Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben besitzt und keinen Interessenkonflikten ausgesetzt ist.
24. Artikel 3 und 4 wurden bereits in Stellungnahme Nr. 03/2011 für die Mantelregulierung für das fliegende Personal veröffentlicht. Änderungen, die sich aus Diskussionen im EASA-Ausschuss zum entsprechenden Text ergeben, sind bereits enthalten.
25. Artikel 5 über Vorfeldinspektionen enthält eine Übergangsbestimmung für die jährliche Mindestquote, die anteilig an den Anwendbarkeitstermin April der Verordnung angepasst wurde, was für 2012 einen Anteil von 65 % bedeutet.
26. Artikel 6 legt den Umfang und die Anwendbarkeit der Anhänge wie folgt fest:

Anhang	Anwendbarkeit	Artikel in der MR
Anhang II – Teil-ARO	Behördliche Anforderungen, einschließlich Vorfeldinspektionen	1.1 und 5
Anhang III – Teil-ORO Anhang IV – Teil-CAT	Gewerbsmäßige Beförderung mit Flugzeugen und Hubschraubern, außer A-A-Flüge	1.2 und 6.1
Anhang V – Teil-SPA	Jeglicher Betrieb von Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen oder Segelflugzeugen	6.3

27. Artikel 6 Absatz 4 nimmt bestimmte Luftfahrzeugkategorien und -betriebsarten vom Anwendungsbereich dieser Verordnung aus, bis die entsprechenden Regelsetzungsmaßnahmen abgeschlossen sind. Diese sind:
- bestimmte Luftfahrzeuge gemäß Anhang II, wenn sie im CAT-Betrieb eingesetzt werden. Diese müssen gemäß den Bedingungen einer Entscheidung der Kommission betrieben werden, die im Rahmen der EU-OPS gefasst wurde;
 - Luftschiffe, Kipprotor-Luftfahrzeuge, Fesselballone und unbemannte Luftfahrzeugsysteme und

- von Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieben durchgeführte Flüge, die im Zusammenhang mit einer solchen Aktivität stehen.
28. Von der Anwendbarkeit von Teil-ORO und Teil-CAT ausgenommen sind vorerst CAT-Flugzeug- und -Hubschrauber-A-nach-A-Betrieb (Artikel 6 Absatz 2) sowie CAT-Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen. Die entsprechenden Durchführungsbestimmungen werden zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht, und die Mantelverordnung wird dann entsprechend geändert werden.
 29. Ebenfalls von der Anwendbarkeit von Teil-ORO ausgenommen ist vorerst gewerblicher Betrieb, der kein CAT-Betrieb ist, und nichtgewerblicher Betrieb von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen. Die Mantelregulierung wird geändert, sobald Teil-NCC, Teil-NCO und Teil-SPO mit den entsprechenden Stellungnahmen der Agentur zur Verfügung stehen.
 30. In einigen Reaktionen wurde eine Klärung bezüglich des CAT-Betriebs bestimmter in Anhang II genannter Luftfahrzeuge gemäß Artikel 8 Absatz 5 Buchstabe g der Grundverordnung gewünscht. Hierzu wird die folgende Klarstellung in Abstimmung mit der Europäischen Kommission gegeben:
 31. Entscheidungen der Kommission kraft Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91⁵ können nach der Aufhebung von Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 weiter gültig bleiben, wenn diese Gültigkeit in den Durchführungsbestimmungen ausdrücklich erwähnt ist. Insbesondere bleibt die Entscheidung der Kommission C(2009) 7633⁶ vom 14.10.2009 als Übergangsmaßnahme in Kraft. Die Entscheidung wurde allen Mitgliedstaaten zur Information mitgeteilt und ist im Internet abrufbar.
 32. Die Entscheidung der Europäischen Kommission ist mit bestimmten Betreibern, Baumustern von in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeugen und Nachweisen und Bedingungen verknüpft. Wenn einer dieser Betreiber ein anderes in Anhang II aufgeführtes Luftfahrzeugmuster einsetzen möchte, muss er bei der Europäischen Kommission eine neue Sicherheitsüberprüfung und einen neuen Antrag auf Genehmigung einer Abweichung einreichen. Die vorgeschlagene Mantelregulierung enthält Bestimmungen zur Verdeutlichung, wie ein Mitgliedstaat im Falle von Änderungen beim Betrieb, wie im Rahmen der besagten Entscheidung der Kommission festgelegt, verfahren soll.
 33. Alle Mitgliedstaaten sind berechtigt, die Entscheidung der Kommission C(2009) 7633 zu denselben dort genannten Bedingungen und in Bezug auf denselben Luftfahrzeugtyp anzuwenden. Jede nachträgliche Genehmigung durch einen anderen Mitgliedstaat zu denselben Bedingungen und zum selben Zweck kann unter die Entscheidung der Kommission C(2009) 7633 fallen.
 34. Um ein zutreffendes und harmonisiertes Verständnis der Entscheidung der Kommission zu gewährleisten, stellt die Mantelregulierung klar, dass jeder

⁵ Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt. ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

⁶ Entscheidung der Kommission C(2009) 7633 vom 14.10.2009 zur Ermächtigung Österreichs, Deutschlands, Großbritanniens und Maltas zur Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen in Abweichung von der Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt auszustellen.

Mitgliedstaat, der eine bereits genehmigte Abweichung in Anspruch nehmen möchte, der Europäischen Kommission diese Absicht vor der Umsetzung mitzuteilen hat. Dies versetzt die Europäische Kommission in die Lage festzustellen, ob die beabsichtigte Abweichung den im Zusammenhang mit der Entscheidung der Kommission festgelegten Bedingungen und Sicherheitsüberprüfungen genügt. Wenn dies nicht der Fall ist, muss eine neue Abweichung gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Grundverordnung beantragt werden.

35. Artikel 7 Absatz 1 enthält die Bestandsschutzbestimmungen für Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, die gemäß EU-OPS ausgestellt wurden. Für die ggf. erforderliche Anpassung des Managementsystems, der Schulungsprogramme und der Verfahren und Handbücher wird eine Frist von 2 Jahren vorgeschlagen. Da die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen entsprechend einer neueren ICAO-Änderung ein neues Format für Luftverkehrsbetreiberzeugnisse enthalten, wird eine Frist von 2 Jahren gesetzt, innerhalb deren das Luftverkehrsbetreiberzeugnis durch ein dem neuen Format entsprechendes Luftverkehrsbetreiberzeugnis ersetzt werden muss.
36. Artikel 7 Absatz 3-6 enthält spezifische Umwandlungsbestimmungen für CAT-Betrieb mit Hubschraubern. Es wird vorgeschlagen, dass die nationalen Hubschrauber-Luftverkehrsbetreiberzeugnisse innerhalb eines Zeitraums von 2 Jahren in der Durchführungsbestimmung entsprechende Luftverkehrsbetreiberzeugnisse umgewandelt werden. Der Mitgliedstaat erstellt innerhalb 1 Jahres nach Anwendbarkeit der Verordnung einen Umwandlungsbericht. Dieser Bericht muss eine Beschreibung der nationalen Anforderungen enthalten, auf deren Grundlage das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt wurde, und den Umfang der dem Betreiber eingeräumten Rechte. Weiterhin muss angegeben sein, für welche Anforderungen gemäß Teil-ORO, Teil-CAT und Teil-SPA eine Anrechnung erfolgen soll, welche Beschränkungen in das IR-konforme Luftverkehrsbetreiberzeugnis aufgenommen werden sollen und welche Anforderungen der Betreiber erfüllen muss, damit diese Beschränkungen entfallen können.
37. In Artikel 8 ist festgelegt, dass Teilabschnitt Q der EU-OPS und die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 verabschiedeten Bestimmungen bis zum Erlass der entsprechenden Durchführungsbestimmungen in Kraft bleiben.
38. Artikel 9 räumt einen Bestandsschutz für vorhandene Mindestausrüstungslisten (Minimum Equipment Lists, MEL) ein, die möglicherweise nicht auf einer Basis-Mindestausrüstungsliste (Master Minimum Equipment List, MMEL) gemäß Teil-21 basieren. Spätere Änderungen einer solchen Mindestausrüstungsliste müssen dann der entsprechenden mit Bestandsschutz versehenen oder gemäß Teil-21 erstellten MMEL genügen.
39. Artikel 10 befasst sich mit der Ausbildung von Flugbesatzung und Flugbegleitern in Bezug auf Elemente aus obligatorischen Betriebseignungsdaten. Während dem Betreiber eine Frist von 2 Jahren für die Anpassung der einschlägigen Schulungsprogramme (Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b) eingeräumt wird, ist eine Übergangsbestimmung notwendig, damit die Ausbildung der Besatzungsmitglieder durchgeführt werden kann. Der Vorschlag berücksichtigt die Ausbildungszyklen der Betreiber.

40. Artikel 11 regelt das Inkrafttreten und die Übergangsfristen. Die Definition eines spätesten Anwendbarkeitsdatums für die Durchführungsbestimmungen in Artikel 70 der Grundverordnung beschränkt den für den Übergang zur Verfügung stehenden Zeitraum durch die Festlegung, dass die Durchführungsbestimmungen spätestens ab dem 8. April 2012 gelten. Auf Wunsch der Europäischen Kommission wurde das Verfahren der Ausnahmeregelungen angewandt, um den Übergangszeitraum zu berücksichtigen, soweit er über den 8. April 2012 hinausreicht.
41. Unterabsatz 2 Buchstabe a räumt Behörden eine Ausnahmeregelung für Teile des Managementsystems ein. Ebenso wie Betreiber brauchen auch Behörden Zeit, um ihr Managementsystem, ihre Verfahren und ihre Handbücher anzupassen. Der Vorschlag sieht eine Ausnahmeregelung von 1 Jahr vor und berücksichtigt bisherige Diskussionen im EASA-Ausschuss über die entsprechenden behördlichen Anforderungen an das fliegende Personal.
42. CAT-Hubschrauberbetreibern wird eine Ausnahmeregelung von 2 Jahren für die oben genannte Umwandlung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse eingeräumt.
43. Teil-SPA enthält allen Betreibern zur Verfügung stehende Sondergenehmigungen, ausgenommen medizinischer Notdienst mit Hubschraubern (HEMS), Hubschrauberwindenbetrieb (HHO), Flugbetrieb mit Nachtsichtgeräten (NVIS) und Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS), die nur Inhabern von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen zur Verfügung stehen. Bezüglich CAT-Betriebs mit Flugzeugen und Hubschraubern gelten die oben beschriebenen Grundsätze hinsichtlich Bestandsschutz und Übergang. Für CAT-Betrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen wird eine Übergangsfrist von 3 Jahren vorgeschlagen, auch wenn Anträge auf eine Sondergenehmigung für den Transport gefährlicher Güter die Ausnahme bleiben dürften. Die gleiche Frist wird für Sonderbetrieb vorgeschlagen. Für nichtgewerblichen Betrieb ohne Durchführung von Sonderbetrieb wird eine Übergangsfrist von 2 Jahren vorgeschlagen.
44. Die Ausnahmeregelungen sind in der nachfolgenden Tabelle angegeben:

Betrieb	Teil	Luftfahrzeug	Ausnahmeregelung
CAT, ausgenommen A-A	Teil-ORO Teil-CAT Teil-SPA	Flugzeuge	n. zutr.
	Teil-ORO Teil-CAT Teil-SPA	Hubschrauber	2 Jahre
CAT A-A	Teil-ORO Teil-CAT	Flugzeuge Hubschrauber	noch nicht zutreffend; wird nachgereicht
	Teil-SPA	Flugzeuge	3 Jahre

Betrieb	Teil	Luftfahrzeug	Ausnahmeregelung
		Hubschrauber	
CAT Ballone und Segelflugzeuge	Teil-ORO Teil-CAT	Ballone Segelflugzeuge	noch nicht zutreffend; wird nachgereicht
	Teil-SPA	Ballone Segelflugzeuge	3 Jahre
Sonderbetrieb	Teil-ORO* Teil-SPO	Flugzeuge Hubschrauber Ballone Segelflugzeuge	noch nicht zutreffend; wird nachgereicht
	Teil-SPA	Flugzeuge Hubschrauber Ballone Segelflugzeuge	3 Jahre
Nichtgewerblicher Betrieb mit CMPA	Teil-ORO Teil-NCC	Flugzeuge Hubschrauber	noch nicht zutreffend; wird nachgereicht
	Teil-SPA	Flugzeuge Hubschrauber	2 Jahre
Nichtgewerblicher Betrieb mit otCMPA	Teil-NCO	Flugzeuge Hubschrauber Ballone Segelflugzeuge	noch nicht zutreffend; wird nachgereicht
	Teil-SPA	Flugzeuge Hubschrauber Ballone Segelflugzeuge	2 Jahre

*gilt für gewerbliche Tätigkeiten, die kein CAT sind, und nichtgewerblichen Sonderbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen

Anhang I – Begriffsbestimmungen

I Geltungsbereich

45. Anhang I enthält Begriffsbestimmungen für die in den Anhängen II bis VIII dieser Verordnung verwendeten Begriffe.

II. Überblick über die Reaktionen

46. Zu Anhang I gingen 53 Reaktionen von 18 Kommentatoren ein (einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden, Branchenverbänden, Herstellern, Fluggesellschaften, einer Flugplatzvereinigung und einer Einzelperson). Im Allgemeinen fand die Sammlung von Begriffsbestimmungen in Anhang I Zustimmung, die Trennung zwischen IR, AMC und GM dagegen nicht. Der Punkt, zu dem es die meisten Kommentare gab, war die „höchste Fluggastsitzanzahl“; hier wurde einhellig gewünscht, die Begriffsbestimmung von EU-OPS/JAR-OPS 3 sinngemäß zu übernehmen. Die übrigen Kommentare verteilten sich auf 30 Begriffe, wobei redaktionelle Berichtigungen, Änderungen zur Verbesserung der Klarheit oder zur besseren Übereinstimmung mit Vorschriften und zu einer Angleichung an EU-OPS, JAR-OPS 3, CS-Begriffsbestimmungen oder ICAO Anhang 6 vorgeschlagen wurden.

III. Überblick über die Unterschiede

Unterschiede gegenüber EU-OPS/JAR-OPS 3

47. Die meisten Begriffsbestimmungen stehen im Einklang mit denjenigen in EU-OPS und JAR-OPS 3. Für Begriffe, die in mehr als einer Durchführungsbestimmung verwendet werden, wurde die Begriffsbestimmung in Anhang I aufgenommen. Es wurden kleinere redaktionelle Änderungen vorgenommen, um klar anzugeben, wo sich bestimmte Begriffe auf eine Art des Luftverkehrs oder ein Luftfahrzeugmuster bezogen, und um Konsistenz mit den Entwurfsrichtlinien herzustellen. Weitere Änderungen wurden an den folgenden Begriffen vorgenommen:
- „3 %-Streckenausweichflugplatz“ wurde im CRD statt des EU-OPS-Begriffs „Kraftstoff-Streckenausweichflugplatz“ verwendet – die Anforderung „3 %“ ist im AMC für die Kraftstoffrichtlinie CAT.OP.MPA.150 enthalten;
 - „Geeigneter Flugplatz“: Die EU-OPS-Begriffsbestimmung gab an, was unter einem solchen Flugplatz zu verstehen sein sollte, und enthielt eine nicht erschöpfende Liste der notwendigen Hilfsdienste für einen solchen Flugplatz. In Reaktionen von Beteiligten wurde darauf hingewiesen, dass die Liste der notwendigen Hilfsdienste gemäß der EU-OPS-Begriffsbestimmung für Luftfahrzeuge, die gemäß Teil-NCC und Teil-NCO betrieben werden, schwierig einzuhalten sei, während andere Beteiligte wünschten, dass die EU-OPS-Begriffsbestimmung vollumfänglich für CAT-Betrieb übernommen werden solle. Im Hinblick auf dieses Angemessenheitsproblem hat die Agentur beschlossen, die Liste der notwendigen Hilfsdienste in die entsprechende Durchführungsbestimmung in Teil-CAT zu übernehmen. Damit bleibt die

Intention der EU-OPS-Begriffsbestimmung für CAT-Betrieb vollumfänglich erhalten;

- „Landeanflug nach Kategorie I (CAT I)“ schließt GNSS/SBAS ein (Satellite-based Augmented Global Navigation Satellite System, Globales Navigationssatellitensystem), um klarzustellen, dass Flugbetrieb unter Heranziehung von Landekurssender-Präzision (Localiser Precision with Vertical Guidance, LPV) mit einer Entscheidungshöhe unter 250 ft (aber nicht unter 200 ft) als CAT I-Flugbetrieb behandelt wird;
- „GNSS-Landesystem (GLS)“ wurde umbenannt in „GBAS-Landesystem (GLS)“ und zur Angleichung an ICAO PANS ATM und PANS ABC überarbeitet;
- „Hubschrauberlandeplatz“ (Heliport): Die Agentur ist der Meinung, dass dieser Begriff durch „Flugplatz“ (Aerodrome) (wie in der Grundverordnung definiert) und „Betriebsort“ abgedeckt ist und hat diesen Begriff daher nicht in die neue Verordnung übernommen;
- „Vorhaltezeit“ (Hold-over Time, HoT): Die Begriffsbestimmung wird durch das CRD nicht verändert und steht im Einklang mit ICAO Anhang 14;
- „Maximum Operational Passenger Seating Configuration (MOPSC)“ (höchste betriebliche Fluggastsitzanzahl) wird statt des Ausdrucks „Maximum Approved Passenger Seating Configuration“ von EU-OPS/JAR-OPS 3 eingeführt. Beteiligte wiesen in ihren Reaktionen darauf hin, dass die EU-OPS MAPSC als Betriebsgenehmigung behandelt wird und dass dies in den NPA- und CRD-Begriffsbestimmungen für die höchste Fluggastsitzanzahl nicht zum Ausdruck kommt. Die Agentur hat daher die vorläufige Definition für den neuen Begriff MOPSC unter Berücksichtigung dieser Reaktionen abgefasst. MOPSC ist eindeutig ein für betriebliche Zwecke festgelegtes Element und muss daher im Betriebshandbuch angegeben werden. Die Begriffsbestimmung verdeutlicht auch, dass für die höchste betriebliche Fluggastsitzanzahl die während des Zertifizierungsverfahrens festgelegte höchste Fluggastsitzanzahl als Basis herangezogen werden sollte;
- „Standardkategorie I“ wurde umbenannt in „Landeanflug nach Kategorie I (CAT I)“ und wurde im Sinne einer besseren Abstimmung mit derjenigen in EU-OPS/JAR-OPS 3 neu gefasst (die redaktionelle Änderung besteht darin, dass die Akronyme der EU-OPS-Begriffsbestimmung in Anhang I ausgeschrieben wurden).

Unterschiede gegenüber ICAO Anhang 6

48. Während die Mehrzahl der Begriffsbestimmungen auf ICAO abgestimmt sind, gibt es auch einige Unterschiede gegenüber ICAO, da die vorliegende Verordnung EU-OPS und JAR-OPS 3 umsetzt:
- „Landeanflugbetrieb CAT II, IIIa, IIIb“ ist derzeit auf EU-OPS abgestimmt, während in Regelsetzungsprozess OPS.083, „Überprüfung von SPA.LVO“, eine Abstimmung mit der neuesten Änderung an ICAO Anhang 6 geprüft wird;
 - „Kategorie A/B bezüglich Hubschraubern“ – aufgrund von Reaktionen auf das CRD wurden diese mit den Begriffsbestimmungen für „Kategorie A“ und „Kategorie B“ für Drehflügler in CS-Begriffsbestimmungen abgestimmt, die als

mit der Intention von JAR-OPS 3 übereinstimmend betrachtet werden. Einige Beteiligte wünschten in ihren Reaktionen, dass die Vereinfachungen für bestimmte Flugbetriebsarten (insbesondere HEMS-Betrieb) dahingehend ausgedehnt werden, dass Hubschrauber, die die erforderlichen Zulassungsspezifikationen nicht vollständig erfüllen, dennoch für Flugbetrieb der Flugleistungsklasse 1 und 2 zugelassen werden. Andere Beteiligte wünschten, dass die Vereinfachungen gestrichen werden. Die Agentur sieht keinen Anlass, die Intention der Begriffsbestimmungen aus Sicherheitsgründen zu ändern;

- „Streckenausweichflugplatz“ (En-route Alternate Aerodrome, ERA): Die Begriffsbestimmung bleibt auf EU-OPS abgestimmt und unterscheidet sich von ICAO insofern, als sie mit „Geeigneter Flugplatz“ verknüpft ist und in der Planungsphase erforderlich sein kann;
- „Flugführungsanzeige“ ist derzeit auf EU-OPS abgestimmt, und im künftigen Regelsetzungsprozess OPS.084, „HUD/EVS“ wird eine Abstimmung mit der neuesten Änderung an ICAO Anhang 6 geprüft werden;
- „Betrieb in Flugleistungsklasse 1/2/3“ für Hubschrauber: Im CRD wurde erklärt, dass die Begriffsbestimmungen auf diejenigen in JAR-OPS 3 abgestimmt bleiben, weil die Agentur der Meinung ist, dass diese am geeignetsten sind. Es gingen keine Reaktionen zu diesen Punkten auf das CRD ein, weshalb auch keine weiteren Änderungen vorgenommen wurden. Für Flugleistungsklasse 1 legt die ICAO-Begriffsbestimmung fest, dass die Leistung mit einem ausgefallenen Triebwerk (OEI) vor Erreichen des Startentscheidungspunkts (TDP) oder nach Erreichen des Landeentscheidungspunkts (LDP) berücksichtigt werden sollte. In der in Anhang I gewählten Begriffsbestimmung ist nicht klar festgelegt, an welchem Punkt die Leistung berücksichtigt werden sollte, jedoch besagt die Durchführungsbestimmung, dass dies beim oder vor dem TDP (CAT.POL.H.205) und bei oder vor dem Landeentscheidungspunkt sein muss (CAT.POL.H.220). Für Flugleistungsklasse 3 unterscheidet die gewählte Begriffsbestimmung im Gegensatz zur ICAO-Begriffsbestimmung zwischen mehr- und einmotorigen Hubschraubern.
- „Zustand der Pistenoberfläche“ ist ebenfalls auf EU-OPS abgestimmt, und die Begriffsbestimmungen werden in Regelsetzungsprozess OPS.005, „Erste redaktionelle Überprüfung der OPS-Durchführungsbestimmungen“, der 2013 beginnen soll, auf ihre Übereinstimmung mit den neuesten Änderungen an ICAO Anhang 6 geprüft werden. Dabei werden die Beteiligten Gelegenheit zu Reaktionen erhalten.

IV. Erläuterungen

49. Da es beim Entwurf hauptsächlich um die Umsetzung von EU-OPS und JAR-OPS 3 ging, sind einige Unterschiede gegenüber ICAO Anhang 6 entstanden (wie oben angegeben). Bei einigen wenigen Begriffen wurde die EU-OPS- und/oder JAR-OPS 3-Definition so aufgeteilt, dass eine Haupt-Begriffsbestimmung in Anhang I und das übrige Material in Anleitungen und/oder Durchführungsbestimmungen oder annehmbare Nachweisverfahren aufgenommen wurde. Daher wurden Anleitungen für Folgendes abgefasst: Head-Up Guidance Landing System

(HUDLS), schwierige Umgebung, Offshore-Flugbetrieb, Nachtsichtgerät und V₁, die Material enthalten, das unterschiedlich interpretiert werden kann oder nur der Illustration dient und daher für die Haupt-Begriffsbestimmung nicht zweckdienlich ist. Diese Aufteilung von EU-OPS-/JAR-OPS 3-Begriffsbestimmungen diene auch der Proportionalität, um sicherzustellen, dass – für einige wenige Schlüsselbegriffe – die Begriffsbestimmung auf mehrere Teile Anwendung finden könnte. Der Fall „Geeigneter Flugplatz“ wurde oben beschrieben.

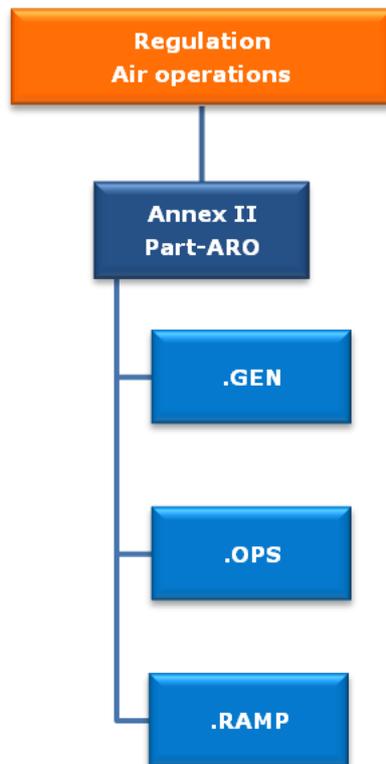
50. Eine Beteiligte wünschten, dass die Begriffsbestimmungen im annehmbaren Nachweisverfahren für Anhang I in den Anhang selbst aufgenommen werden sollten. Die Agentur ist der Ansicht, dass das annehmbare Nachweisverfahren für Anhang I für diejenigen Begriffe geeignet ist, die in anderen annehmbaren Nachweisverfahren oder Anleitungen verwendet werden, aber nicht in den Durchführungsbestimmungen selbst, und die Entscheidung wird ein annehmbares Nachweisverfahren für Anhang I enthalten. Nach Änderungen an der Vorschriftenstruktur und der Aufnahme von behördlichen und organisationsbezogenen Anforderungen in diese Verordnung wurden einige Begriffsbestimmungen, die bisher im CRD zu Teil AR und OR enthalten waren, Anhang I dieser Verordnung hinzugefügt: annehmbare Nachweisverfahren, alternative Nachweisverfahren, Codeshare, Vermieten ohne Besatzung, Flugsimulationsübungsgerät (FSTD), Startverbot, betriebliche Steuerung, Hauptgeschäftssitz, Priorisierung von Vorfeldinspektionen, Vorfeldinspektion, Mängelbeseitigungsfrist und Vermieten oder Anmieten mit Besatzung. Diese Begriffsbestimmungen wurden von Beteiligten während der NPA- und CRD-Phase von Teil AR und OR überprüft.
51. Aufgrund einiger Reaktionen, die speziell zum CRD OPS I eingingen, wurden an einigen Begriffsbestimmungen Änderungen vorgenommen:
 - „Eisverhütung“ und „Enteisung“ wurden klar als Bodenverfahren identifiziert und Eisverhütung als auf Flugzeuge zutreffendes Verfahren;
 - „Enhanced Vision System“ (erweitertes Sichtdarstellungssystem) wurde entsprechend Änderung 34 zu ICAO Anhang 6 bearbeitet – dies kann als rein redaktionelle Änderung betrachtet werden.
52. Und schließlich wurde die Begriffsbestimmung von „gewerbsmäßiger Beförderung“ in die Mantelregulierung übertragen, da dies für ein Verständnis des Geltungsbereichs der verschiedenen Anhänge dieser Verordnung wesentlich ist.

Anhang II – Teil-ARO

I. Allgemeines

53. Teil-ARO, wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen, besteht aus drei Teilabschnitten:

- Teil-ARO, Teilabschnitt GEN, allgemeine Anforderungen;
 - Teil-ARO, Teilabschnitt OPS, spezifische Anforderungen in Bezug auf den Flugbetrieb;
 - Teil-ARO, Teilabschnitt RAMP, Anforderungen für Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Betreibern, die der behördlichen Aufsicht eines anderen Landes unterliegen.
- Abbildung 3: Anhang II – Teil-ARO



54. Der in der Stellungnahme vorgeschlagene Text enthält die Änderungen an den ursprünglichen Vorschlägen der Agentur (wie in NPA 2008-22b und 2009-02d veröffentlicht) aufgrund der öffentlichen Konsultation sowie weitere Änderungen, die nach Analyse und Bewertung der Reaktionen zum CRD vorgenommen wurden. Teilabschnitt GEN von Teil-ARO ist weitgehend auf Teilabschnitt GEN von Teil-ARA abgestimmt (behördliche Anforderungen an das fliegende Personal). Die Bestimmungen für Betreiber, die ihre Tätigkeit deklarieren müssen, betreffen nur den Flugbetrieb und wurden nicht in den Entwurf der Verordnung für fliegendes

Personal (Teil-ARA) aufgenommen. Alle Verweise auf Vorschriften wurden so geändert, dass die Benennungskonvention eingehalten wird, die nach der Entscheidung über eine Änderung der Vorschriftenstruktur vorgeschlagen wurde:

- a) Die bisherigen Teil-AR-Bestimmungen sind jetzt als „Teil-ARO“-Bestimmungen enthalten (wobei „O“ für „Operations“ (Flugbetrieb) steht, im Gegensatz zu ARA, wo „A“ für „Aircrew“ (fliegendes Personal) steht).
- b) Der bisherige Abschnitt IV von AR.GEN ist jetzt als eigener Teilabschnitt „ARO.RAMP“ enthalten.
- c) Der bisherige Teilabschnitt AR.OPS wurde in „ARO.OPS“ umbenannt.

Mit Ausnahme von Teil-ARO Teilabschnitt RAMP sind die Vorschriftennummern (letzte drei Stellen) unverändert geblieben.

55. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der Vorschriftenbezeichnungen gemäß CRD und gemäß dieser Stellungnahme in der Reihenfolge der Stellungnahme:

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
ARO.GEN	Allgemeine Anforderungen	ARO.GEN	ARO Teilabschnitt „Allgemeine Anforderungen“
---	---	ARO.GEN.005	Geltungsbereich
AR.GEN.115	Aufsichtsunterlagen	ARO.GEN.115	Aufsichtsunterlagen
AR.GEN.120	Nachweisverfahren	ARO.GEN.120	Nachweisverfahren
AR.GEN.125	Mitteilungen an die Agentur	ARO.GEN.125	Mitteilungen an die Agentur
AR.GEN.135	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem	ARO.GEN.135	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem
AR.GEN.200	Managementsystem	ARO.GEN.200	Managementsystem
AR.GEN.205	Verwendung qualifizierter Stellen	ARO.GEN.205	Zuweisung von Aufgaben
AR.GEN.210	Änderungen am Managementsystem	ARO.GEN.210	Änderungen am Managementsystem
AR.GEN.220	Führung von Aufzeichnungen	ARO.GEN.220	Führung von Aufzeichnungen
AR.GEN.300	Fortlaufende Aufsicht	ARO.GEN.300	Aufsicht
AR.GEN.305	Aufsichtsprogramm	ARO.GEN.305	Aufsichtsprogramm
AR.GEN.310	Erstzertifizierungsverfahren – Organisationen	ARO.GEN.310	Erstzertifizierungsverfahren – Organisationen
AR.GEN.315	Verfahren für die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung von Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnissen oder Bescheinigungen – Personen	ARO.GEN.315	Verfahren für die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung von Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnissen oder Bescheinigungen – Personen
AR.GEN.330	Änderungen – Organisationen	ARO.GEN.330	Änderungen – Organisationen
AR.GEN.345	Erklärung – Organisationen	ARO.GEN.345	Erklärung – Organisationen
AR.GEN.350	Feststellungen und Abhilfemaßnahmen – Organisationen	ARO.GEN.350	Feststellungen und Abhilfemaßnahmen – Organisationen

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
AR.GEN.355	Durchsetzungsmaßnahmen – Personen	ARO.GEN.355	Feststellungen und Durchsetzungsmaßnahmen – Personen
AR.OPS	Flugbetrieb	ARO.OPS	ARO Teilabschnitt „Flugbetrieb“
AR.OPS.100	Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses	ARO.OPS.100	Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses
AR.OPS.105	Codeshare-Vereinbarungen	ARO.OPS.105	Codeshare-Vereinbarungen
AR.OPS.110	Mietverträge	ARO.OPS.110	Mietverträge
AR.OPS.200	Verfahren für Sondergenehmigung	ARO.OPS.200	Verfahren für Sondergenehmigung
AR.OPS.205	Genehmigung der Mindestausrüstungsliste	ARO.OPS.205	Genehmigung der Mindestausrüstungsliste
AR.OPS.210	Örtlicher Zuständigkeitsbereich	ARO.OPS.210	Festlegung eines örtlichen Zuständigkeitsbereichs
---	---	ARO.OPS.215	Genehmigung des Hubschrauberbetriebs über einer schwierigen Umgebung außerhalb eines Ballungsgebietes
---	---	ARO.OPS.220	Genehmigung des Hubschrauberbetriebs von einem oder an einen Standort von öffentlichem Interesse
---	---	ARO.OPS.225	Genehmigung des Betriebs zu einem abgelegenen Flugplatz
AR.GEN	AR.GEN Abschnitt IV	ARO.RAMP	ARO Teilabschnitt „Vorfeldinspektionen“
AR.GEN.405	Geltungsbereich	ARO.RAMP.005	Geltungsbereich
AR.GEN.415	Allgemeines	ARO.RAMP.100	Allgemeines
AR.GEN.420	Priorisierungskriterien	ARO.RAMP.105	Priorisierungskriterien
AR.GEN.425	Sammeln von Informationen	ARO.RAMP.110	Sammeln von Informationen
AR.GEN.430	Qualifikation von Vorfeldinspektoren	ARO.RAMP.115	Qualifikation von Vorfeldinspektoren
---	---	ARO.RAMP.120	Zulassung von Ausbildungseinrichtungen
AR.GEN.435	Durchführung von Vorfeldinspektionen	ARO.RAMP.125	Durchführung von Vorfeldinspektionen
AR.GEN.440	Kategorisierung von Feststellungen	ARO.RAMP.130	Kategorisierung von Feststellungen
AR.GEN.445	Folgemaßnahmen bei Feststellungen	ARO.RAMP.135	Folgemaßnahmen bei Feststellungen
AR.GEN.450	Anordnung eines Startverbots	ARO.RAMP.140	Anordnung eines Startverbots
AR.GEN.455	Meldungen	ARO.RAMP.145	Meldungen
AR.GEN.460	Koordinationsaufgaben der Agentur	ARO.RAMP.150	Koordinationsaufgaben der Agentur
AR.GEN.465	Jahresbericht	ARO.RAMP.155	Jahresbericht

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
AR.GEN.470	Information der Öffentlichkeit	ARO.RAMP.160	Information der Öffentlichkeit
Teil-AR	Anlagen	Teil-ARO	Anlagen
Anlage IV	Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)	Anlage I	Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)
Anlage V	Betriebsspezifikationen	Anlage II	Betriebsspezifikationen
Anlage VI	Verzeichnis der Sondergenehmigungen	Anlage III	Verzeichnis der Sondergenehmigungen
Anlage I	Standard-Berichtsvordruck	Anlage IV	Standard-Berichtsvordruck
Anlage II	Vordruck für Nachweis der Vorfeldinspektion	Anlage V	Vordruck für Nachweis der Vorfeldinspektion
Anlage III	Vorfeldinspektionsbericht	Anlage VI	Vorfeldinspektionsbericht

Tabelle 1: Gegenüberstellung CRD-Stellungnahme/Teil-ARO

II. Konsultation

56. NPA 2008-22 wurde am 31. Oktober 2008 auf der EASA-Website (<http://www.easa.europa.eu>) veröffentlicht. NPA 2009-02 wurde am 30. Januar 2009 veröffentlicht. Der Konsultationszeitraum für diese NPA wurde gemäß Artikel 6 Absatz 6 des Regelsetzungsverfahrens⁷ auf Antrag der Beteiligten verlängert, um eine zeitliche Überschneidung der Beratungszeiträume der ersten Erweiterungs-NPA⁸ zu erreichen. Bis zum Fristablauf am 28. Mai 2009 (NPA 2008-22) bzw. 31. Juli 2009 (NPA 2009-02) waren bei der Agentur 9 405 Kommentare zu Teil-AR und Teil-OR von über 400 Kommentatoren eingegangen, darunter einzelstaatliche Luftfahrtbehörden, Berufsverbände, private Unternehmen und Einzelpersonen. Die Gesamtzahl der Kommentare zu beiden NPA betrug 18 243.
57. Die Überprüfung von Kommentaren wurde gemäß der von der Agentur und der Europäischen Kommission erarbeiteten und vom Verwaltungsrat und vom EASA-Ausschuss gebilligten gemeinsamen Verfahrensweise für die Erweiterung der EU-Zuständigkeiten durchgeführt.⁹
58. Die geänderten Regelsetzungstexte wurden mit den für NPA 2008-22 und 2009-02 eingerichteten Überarbeitungsgruppen ausführlich erörtert. Die Zusammensetzung der Überarbeitungsgruppen orientierte sich an derjenigen der anfänglichen Arbeitsgruppen, die für die Regelsetzungsprozesse OPS.001 und FCL.001 eingerichtet wurden. Die Mitgliederzahl dieser anfänglichen Arbeitsgruppen wurde

⁷ Beschluss 08-2007 des EASA-Verwaltungsrats zur Änderung bzw. Aufhebung des Regelsetzungsverfahrens, angenommen in der Sitzung des Verwaltungsrates 03-2007 vom 13. Juni 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ Es handelt sich um NPA 2008-22 über behördliche und organisationsbezogene Anforderungen und NPA 2009-02 über Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb von EU-Betreibern (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

⁹

http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

gemäß den Verfahrensregeln für die Mitgliedschaft in Regelsetzungsgruppen um weitere Vertreter von Beteiligten und einen Vertreter der Standardisierungsabteilung der Agentur erhöht. Teil-AR wurde gemeinsam mit Teil-OR behandelt, um Konsistenz der Ergebnisse und Effizienz beim Überprüfungsprozess sicherzustellen. Der Überprüfungsprozess beinhaltete auch eine enge Abstimmung mit den Überarbeitungsgruppen für die technischen Flugbetriebsanforderungen (Technical Air Operations OPS) (NPA 2009-02b) und Konsultation der für die zweite Erweiterung (Flugplätze, Flugverkehrsmanagement, Flugsicherungsdienste) geschaffenen Arbeitsgruppen.

59. Die CRD für Teil-AR und Teil-OR mit Zusammenfassungen der Stellungnahmen und den entsprechenden Antworten der Agentur und der geänderte Text wurden am 4. Oktober 2010 auf der Website der Agentur veröffentlicht. Die CRD enthielten eine Auflistung aller Personen und/oder Organisationen, die Kommentare eingereicht hatten. Bis zum Schlusstermin am 6. Dezember 2010 waren bei der Agentur für Teil-AR und Teil-OR 1 020 Reaktionen von über 70 Kommentatoren eingegangen, und zwar Luftfahrtbehörden aus Österreich, Belgien, Deutschland, Frankreich, Finnland, Italien, Irland, den Niederlanden, Norwegen, Spanien, Schweden, der Schweiz und Großbritannien sowie von Berufsverbänden, gemeinnützigen Organisationen, privaten Unternehmen und einigen Einzelpersonen. Die US Federal Aviation Administration (FAA) überprüfte die CRD ebenfalls und hatte keine Kommentare hierzu. Von den eingegangenen Reaktionen beziehen sich 530 auf Teil-AR und 490 auf Teil-OR. Die Mehrzahl der Reaktionen betrafen die Teilabschnitte GEN. Rund 20 % der 1 020 Reaktionen erfolgten zu den AMC und GM zu Teil-AR und Teil-OR.

Das nachfolgende Diagramm zeigt die Verteilung der Reaktionen nur für Teil-AR auf die einzelnen Teilabschnitte.

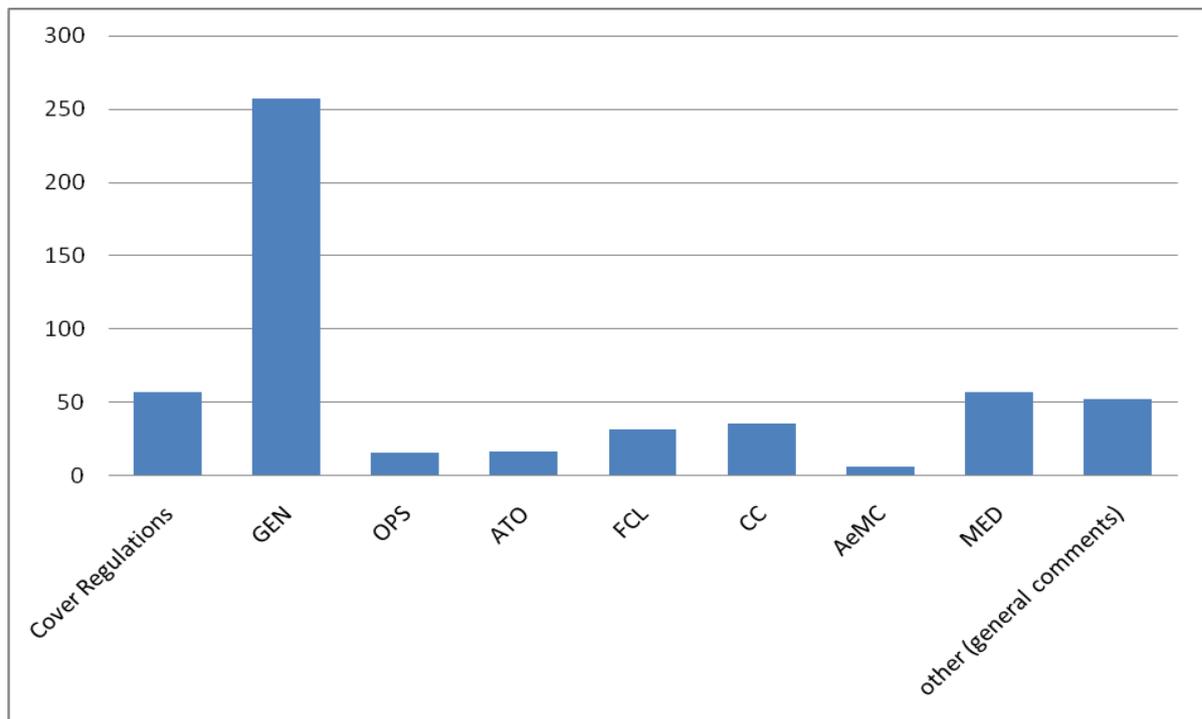


Abbildung 4: Reaktionen zu Teil-AR – Verteilung

60. Die Herkunft der Reaktionen ist nachfolgend aufgeschlüsselt. Angesichts der Tatsache, dass Reaktionen von Branchendachverbänden üblicherweise im Namen der einzelnen Mitglieder übermittelt werden, ist davon auszugehen, dass der Anteil der Branchenverbände in dieser Grafik unterrepräsentiert ist. Dass die Mehrzahl der Reaktionen von einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden stammt, überrascht allerdings nicht.

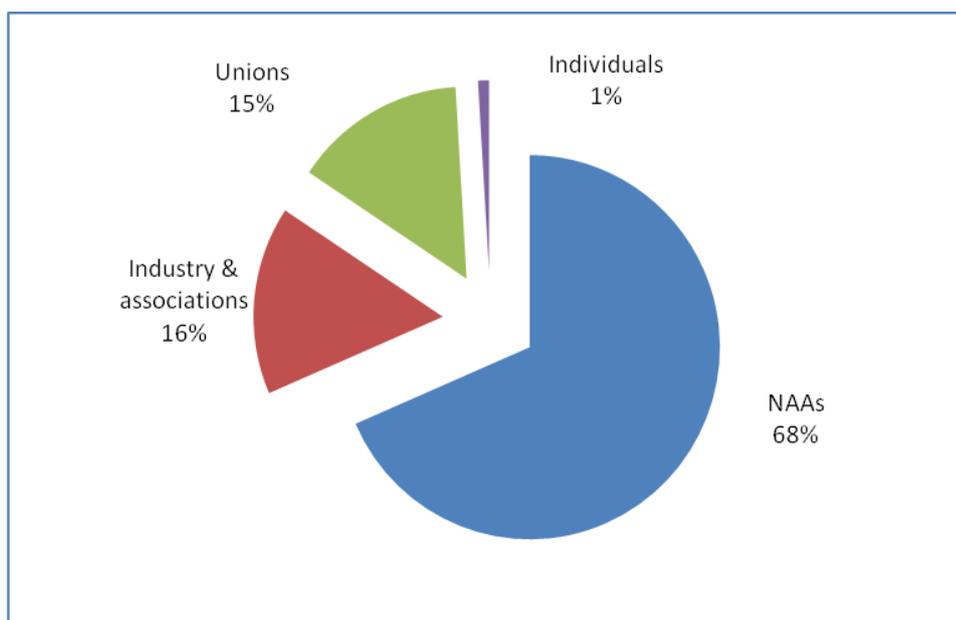


Abbildung 5: Reaktionen zu Teil-AR – Herkunft

III. Geltungsbereich und Anwendbarkeit

61. Wiewohl diese Stellungnahme nur für CAT-Betrieb vorgelegt wird, gilt Teil-ARO wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen für alle Arten von Flugbetrieb, einschließlich des gewerblichen Betriebs, der kein CAT-Flugbetrieb ist, nicht gewerblichen Betriebs von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen, die keine technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeuge sind. Damit soll sichergestellt werden, dass die Vorschriften am Ende des Verabschiedungsprozesses für alle Arten von Flugbetrieb (gewerblicher und nichtgewerblicher Betrieb) präzise und konsistent sind. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alle aufsichtsbehördlichen Anforderungen, die auch für anderen als CAT-Flugbetrieb gelten sollen, vorläufig bleiben, bis die Stellungnahmen mit den einschlägigen technischen Anforderungen (z. B. Teil-NCC, Teil-NCO, Teil-SPO) verabschiedet wurden.

Teilabschnitt GEN von Teil-ARO legt allgemeine Anforderungen für die zuständigen Aufsichtsbehörden fest; er besteht aus drei Abschnitten:

- Abschnitt 1 Allgemeines;
- Abschnitt 2 Management und
- Abschnitt 3 Aufsicht, Zertifizierung und Durchsetzung.

62. Diese setzen einschlägige Artikel der Grundverordnung bezüglich der Interaktionen zwischen zugelassenen Organisationen und der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Zusammenarbeit und des Informationsaustausches zwischen den zuständigen Aufsichtsbehörden und der Agentur, der Genehmigung von Nachweisverfahren als Alternative zu den von der Agentur festgelegten Nachweisverfahren, der Notwendigkeit, sofort auf ein Sicherheitsproblem zu reagieren, sowie der Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen und Zulassungen um. Teilabschnitt GEN enthält weiterhin Anforderungen an die Organisation und das Managementsystem von zuständigen Aufsichtsbehörden, die von unmittelbarer Bedeutung für ihre Aufsichtskapazitäten sind.

Grundverordnung	Behördliche Anforderungen
Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d – Ziele Artikel 15 – Informationsnetz	Sicherheitsprogramm (Mantelregulierung Artikel 3)
Artikel 18 – Tätigkeiten der Agentur Artikel 19 – Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen	Nachweisverfahren (ARO.GEN.120)
Artikel 7 – Piloten	Aufsichtskapazitäten (Mantelregulierung Artikel 4) Aufsicht (ARO.GEN.300)
Artikel 7 – Piloten (ATO, AeMC, FSTD)	Aufsichtsprogramm (ARO.GEN.305)
Artikel 8 – Flugbetrieb	Erstzertifizierung (ARO.GEN.310 & 315) Änderungen – Organisationen (ARO.GEN.330) Feststellungen – Organisationen (ARO.GEN.350)
Artikel 8 Absatz 4 Flugbetrieb – Flugbegleiter	Feststellungen und Durchsetzung – Personen (ARO.GEN.355)
Artikel 10 – Aufsicht und Durchsetzung	Aufsicht (ARO.GEN.300) Aufsichtsprogramm (ARO.GEN.305) Feststellungen (ARO.GEN.350) Durchsetzung – Personen (ARO.GEN.355)
Artikel 13 + Anhang V – Qualifizierte Stellen	Zuweisung von Aufgaben (ARO.GEN.205)
Artikel 15 – Informationsnetz	Mitteilungen an die Agentur (ARO.GEN.125) Aufsichtsprogramm (ARO.GEN.305) Managementsystem (ARO.GEN.200)
Artikel 14 – Flexibilitätsbestimmungen Artikel 15 – Informationsnetz Artikel 22 Absatz 1 – Zulassung für den Flugbetrieb	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem (ARO.GEN.135)
Artikel 24 Überwachung der Anwendung der Vorschriften	Managementsystem (ARO.GEN.200) Änderungen am Managementsystem (ARO.GEN.210)
Artikel 54 Inspektionen in den Mitgliedstaaten	Änderungen am Managementsystem (ARO.GEN.210) Führung von Aufzeichnungen (ARO.GEN.220)

Tabelle 2: Artikel der Grundverordnung und entsprechende AR

63. Im Einklang mit der ganzheitlichen Verfahrensweise wurde beim Entwurf der Anforderungen in Teilabschnitt GEN auf möglichst weitgehende Übereinstimmung und Kompatibilität mit den einschlägigen Vorschriften im Bereich Flugplätze, Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste sowie Lufttüchtigkeit geachtet.

Angesichts ihrer Allgemeingültigkeit berücksichtigen die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen in angemessener Weise die kritischen Elemente (Critical Elements, CE) eines von der ICAO¹⁰ definierten Sicherheitsaufsichtssystems, insbesondere hinsichtlich:

- CE-3: Einzelstaatliches Zivilluftfahrtsystem und einzelstaatliche Sicherheitsaufsichtsfunktionen
- CE-4: Qualifizierung und Schulung von technischem Personal
- CE-5: Technische Leitlinien, Werkzeuge und die Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen
- CE-6: Lizenzierungs-, Zertifizierungs-, Autorisierungs- und/oder Zulassungsverpflichtungen
- CE-7: Überwachungsverpflichtungen
- CE-8: Beseitigung von Sicherheitsproblemen.

64. Die ICAO-Normen über die Umsetzung eines Sicherheitsprogramms des Staates (State Safety Programme, SSP) erlegen dem Staat die Schaffung von Mechanismen zur Sicherstellung einer effektiven Überwachung dieser kritischen Elemente auf¹¹. Daher unterstützen die mit Teilabschnitt GEN vorgeschlagenen Anforderungen die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des SSP.
65. Die vorgeschlagenen Vorschriften stützen sich weiterhin auf einschlägige Bestimmungen in EU-OPS Teilabschnitt C „Luftverkehrsbetreiberzeugnis und Aufsicht über Luftfahrtunternehmen“¹² und in den JAA JIPs vorhandene Bestimmungen. Die Durchführungsbestimmungen und damit zusammenhängenden AMC in Teilabschnitt GEN von Teil-ARO entsprechen vollständig den einschlägigen Normen für die Sicherheitsaufsicht in ICAO Anhang 6 Teil 1 Anlage 5 und Teil 3 Anlage 1.

ICAO Anhang 6 Teil 1 – Anlage 5 ICAO Anhang 6 Teil 3 – Anlage 1	EASA-Vorschriften und damit zusammenhängende AMC/GM
1. Primäre Rechtsvorschriften für den Luftverkehr	Die Grundverordnung ORO.GEN.140
2. Spezifische Betriebsvorschriften	Verordnung (EG) Nr. 216/2008; Grundlegende Anforderungen, Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ¹³ Teil-ARO Teilabschnitt OPS

¹⁰ Siehe ICAO-Dokument 9735 *Safety Oversight Audit Manual*, 2. Fassung – 2006, Anhang C – durch Bewertung der effektiven Umsetzung der kritischen Elemente eines Sicherheitsaufsichtssystems wird die Fähigkeit eines Landes zu einer Sicherheitsaufsicht als Teil des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht ermittelt.

¹¹ Siehe ICAO Anhang 1 Anlage C und ICAO Anhang 6 Anlage J, „Framework for the State Safety programme“, Abs. 3.1.

¹² Vergleichstabellen für die Regelungen in EU-OPS und JAR-OPS 3 sind in den CRD für Teil-AR und Teil-OR enthalten, siehe <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

¹³ 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.*

ICAO Anhang 6 Teil 1 – Anlage 5 ICAO Anhang 6 Teil 3 – Anlage 1	EASA-Vorschriften und damit zusammenhängende AMC/GM
3. CAA-Struktur und Sicherheitsaufsichtsfunktionen	ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2, ausreichende Zahl von Mitarbeitern Mantelregulierung Artikel 4
4. Technische Leitlinien	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1
5. Qualifiziertes technisches Personal	ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2 GM1 und 2-ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2
6. Lizenzierungs- und Zertifizierungsverpflichtungen	ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1 – AMC1- ARO.GEN.305 Buchstabe b-OPS ARO.GEN.310 – AMC1-ARO.GEN.310 Buchstabe a-OPS
7. Verpflichtungen im Rahmen der fortlaufenden Überwachung	ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1; ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305 Buchstabe b
8. Beseitigung von Sicherheitsproblemen	ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1 und ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

**Tabelle 3: Gegenüberstellung zwischen einschlägigen ICAO-Normen
über die Aufsicht und Teil-ARO/Teil-ORO**

66. Teilabschnitt GEN von Teil-ARO schlägt allgemeine Anforderungen vor, die auf alle Arten von Zeugnissen und Zulassungen angewandt werden können, und setzt damit die Schlussfolgerungen des JAA-COR-A-Berichts im Hinblick auf leistungsbezogene Aufsicht und optimierte Zulassungsprozesse um, soweit eine solche Konsistenz für Organisationen unerlässlich ist, damit sie effektive (Sicherheits-)Managementsysteme einrichten können. Die ICAO-Zielsetzung, SMS in allen Luftfahrtbereichen einzuführen, führt zwangsläufig zu denselben Grundsätzen des Managements und der Zulassung von Organisationen.
67. Im Endergebnis unterscheidet sich, da Teil-ARO auf bestehenden Vorschriften basiert und Anforderungen vorschlägt, die vollständig im Einklang mit den einschlägigen ICAO-Normen für staatliche Sicherheitsaufsichtssysteme stehen, der Kern der aufsichtsbehördlichen Aufgaben, die in den mit dieser Stellungnahme vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen festgelegt sind, nicht grundlegend von denjenigen, die die zuständigen Aufsichtsbehörden schon heute wahrnehmen. Zusätzliche Aufgaben finden ihre Berechtigung entweder direkt in der Grundverordnung (d. h. Umsetzung der Artikel, die sich auf die erste Erweiterung beziehen, Erreichen des Hauptziels der Grundverordnung im Hinblick auf die Sicherheit, Standardisierung und Harmonisierung) oder in den ICAO-Normen in Bezug auf die Schaffung eines SSP.

ARO.GEN Abschnitt 1 – Allgemeines

68. Abschnitt 1 ergänzt die auf der Ebene der Mantelregulierung definierten Anforderungen (Artikel 4 – Aufsichtskapazitäten) an die Mitgliedstaaten um allgemeine Anforderungen an die zuständigen Aufsichtsbehörden. Ziel ist insbesondere die Vereinfachung der Zusammenarbeit und des Informations-

austausches zwischen Behörden und der Agentur sowie zwischen den Behörden untereinander. Diese Bestimmungen leiten sich von den hochrangigen Bestimmungen der Grundverordnung her (insbesondere Artikel 5 Absatz 5, Artikel 7 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 5, Artikel 10, Artikel 15, Artikel 22 Absatz 1 und Artikel 24). Abschnitt 1 enthält weiterhin Verpflichtungen bezüglich der Aufsichtsunterlagen, die die einschlägigen Bestimmungen der Mantelregulierung über Aufsichtskapazitäten im Zusammenhang mit dem kritischen Element der ICAO CE-5, „Technische Leitlinien, Werkzeuge und die Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen“ ergänzen.

69. Abschnitt 1 verlangt ferner von den zuständigen Aufsichtsbehörden die Zurverfügungstellung sicherheitsrelevanter Informationen an die Agentur (ARO.GEN.125 Buchstabe b). Richtlinie 2003/42/EG¹⁴ enthält zwar die Vorschrift obligatorischer Sicherheitsmeldungen im Falle ernster Zwischenfälle, jedoch ist die Agentur der Meinung, dass die entsprechenden Durchführungsmaßnahmen¹⁵ keine ausdrückliche Anforderung bezüglich der Notwendigkeit enthalten, der Agentur alle verfügbaren Sicherheitsinformationen in einem geeigneten Format zu übermitteln. Die Agentur sollte insbesondere über Probleme im Zusammenhang mit dem Entwurf, mit Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD) und der Betriebssicherheit wie im EASP genannt und in Bereichen informiert werden, für die die Agentur ausdrücklich festgelegt hat, dass sie sicherheitsrelevant sind. AMC-Material wird aufgrund der derzeit laufenden Arbeiten im Rahmen des internen Ereignis-Meldesystems (Internal Occurrence Reporting System, IORS) der Agentur für ARO.GEN.125 Buchstabe b aufgenommen. Dies wiederum wird der Agentur ein wichtiges Werkzeug für die Erstellung des vom Gesetzgeber verlangten Jahressicherheitsberichts an die Hand geben.¹⁶
70. Abschnitt 1 enthält Anforderungen für die Behandlung von Nachweisverfahren, die eine Alternative zu den von der Agentur herausgegebenen annehmbaren Nachweisverfahren darstellen. Der Begriff „annehmbare Nachweisverfahren“ (Acceptable Means of Compliance, AMC) im Sinne von Artikel 18 und 19 der Grundverordnung wird hauptsächlich für technisches/verfahrenstechnisches Material verwendet, das die Mitgliedstaaten und die Industrie bei der Umsetzung der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen verwenden sollen. In dieser Hinsicht stellt ein AMC ein Beispiel für ein Verfahren zur Einhaltung der Vorschrift dar. Weil das diesbezügliche, von der Agentur herausgegebene Material keine Gesetzeskraft besitzt, ist es für der Regelung unterliegende Personen nicht verpflichtend, und diesen steht es frei, die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen auf anderem Wege nachzuweisen. Andererseits war es jedoch die Absicht des Gesetzgebers, Antragstellern mit solchem Material Rechtssicherheit zu gewähren und eine einheitliche Umsetzung zu erreichen, weshalb er dieses Material mit der Vermutung der Vorschriftsgemäßheit ausgestattet hat. Das AMC

¹⁴ Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (*ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23*).

¹⁵ Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission vom 12. November 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung der gemäß der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgetauschten Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in einem Zentralspeicher. Text von Bedeutung für den EWR. (*ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3*).

¹⁶ Artikel 15 Absatz 4 der Grundverordnung.

verpflichtet die zuständigen Aufsichtsbehörden dahingehend, dass der Regelung unterliegenden Personen, die dieses erfüllen, die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zugestanden werden muss. Es besteht jedoch insoweit Flexibilität, als Beteiligte der zuständigen Aufsichtsbehörde alternative Nachweisverfahren vorschlagen können und, sofern sie den Nachweis dafür erbringen können, dass ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann, diese alternativen Nachweisverfahren zugelassen und umgesetzt werden können.

71. Ziel des mit dem CRD gemachten Vorschlags war es, eine einheitliche Bearbeitung solcher Alternativen durch die zuständigen Aufsichtsbehörden zu erreichen und für volle Transparenz zu sorgen, die im gegenwärtigen System fehlt. Die gesetzliche Grundlage für den Mechanismus der alternativen Nachweisverfahren und die Verpflichtungen der zuständigen Aufsichtsbehörden findet sich unter anderem in Artikel 5 Absatz 5, Artikel 7 Absatz 6 und 8 Absatz 5 der Grundverordnung, in denen festgelegt ist, dass IR über die Erteilung, Beibehaltung und Änderung von Zeugnissen und Zulassungen erlassen werden sollen. Da alternative Nachweisverfahren hauptsächlich Verfahren sind, die von Antragstellern zum Nachweis der Einhaltung von Durchführungsbestimmungen verwendet werden, hielt es die Agentur für notwendig, für Antragsteller wie für Behörden ein Verfahren für die Handhabung dieser alternativen Nachweisverfahren zu schaffen. Die rechtliche Grundlage für die Rolle und die Verpflichtungen der Agentur bilden die der Agentur übertragenen Befugnisse zur Überwachung der Umsetzung der Vorschriften durch die zuständigen Aufsichtsbehörden und zur Standardisierung ihrer Arbeitsweise (siehe Artikel 10 und Artikel 24 der Grundverordnung).
72. Für die Zwecke der Standardisierung und Harmonisierung wurde eine Verpflichtung der zuständigen Aufsichtsbehörde festgelegt, die Agentur über alle alternativen Nachweisverfahren zu informieren, die sie zugelassen hat oder verwendet, sowie allen Organisationen und Personen unter ihrer Aufsicht die alternativen Nachweisverfahren zur Verfügung zu stellen, die die zuständige Aufsichtsbehörde selbst verwendet, um die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften zu erreichen. Dies bedeutet eine neue Aufgabe für die zuständigen Aufsichtsbehörden, die jedoch auf der Grundlage bestehender Mechanismen und Verfahren umgesetzt werden kann; der zusätzliche Aufwand wird daher als begrenzt eingeschätzt.
73. Aus den NPA-Kommentaren und CRD-Reaktionen geht deutlich hervor, dass eine Mehrheit von Beteiligten eine systematische Ex-ante-Bewertung aller alternativen Nachweisverfahren seitens der Agentur vor ihrer Genehmigung und/oder Umsetzung durch die zuständige Aufsichtsbehörde vorziehen würde. Das Hauptargument lautete, dass gleiche Bedingungen für alle geschaffen werden müssten und die in dem Umstand liegende Unsicherheit beseitigt werden müsse, dass alternative Nachweisverfahren, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde ohne Beteiligung der Agentur zugelassen wurden, nachträglich für ungültig erklärt werden könnten, z. B. während einer Inspektion zur Kontrolle der Normung. Die Grundverordnung enthält kein Mandat für eine solche Ex-ante-Genehmigung durch die Agentur, da sie die Umsetzung der Vorschriften den Mitgliedstaaten überlässt. Daher gibt es im Rahmen der derzeitigen Rechtslage keine Abhilfe für diese Bedenken. Um aber dennoch den Bedenken der Beteiligten Rechnung zu tragen, ist ein abmilderndes Element in der Weise vorgesehen, dass eine ausdrückliche Verpflichtung der zuständigen Aufsichtsbehörde besteht, ein System

zur durchgängigen Bewertung und Überwachung aller alternativen Nachweisverfahren zu schaffen, die sie selbst oder ihrer Aufsicht unterliegende Organisationen verwenden. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die Anwendung alternativer Nachweisverfahren, die von einer zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt wurden, auf die jeweilige Organisation beschränkt ist. Andere Organisationen, die dieselben alternativen Nachweisverfahren nutzen möchten, müssen diese erneut mit ihrer zuständigen Aufsichtsbehörde bearbeiten.

74. Schließlich hat die Agentur aufgrund von Reaktionen zum CRD die Begriffsbestimmungen vereinfacht, indem der Begriff „zusätzliche Nachweisverfahren“ gestrichen und die Definition von „alternativen Nachweisverfahren“ auf Verfahren, die eine Alternative zu bestehenden annehmbaren Nachweisverfahren darstellen, und neue Nachweisverfahren der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen erweitert wurde, sofern keine entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren der Agentur vorhanden sind.

ARO.GEN Abschnitt 2 – Management

75. Die Vorschriften in Abschnitt 2 verpflichten die zuständigen Aufsichtsbehörden, ein Managementsystem einzurichten und zu verwalten, um ihre Verpflichtungen zu erfüllen und ihre in Teil-AR festgeschriebenen Zuständigkeiten wahrzunehmen. Die Hauptelemente eines solchen Managementsystems entsprechen den typischen Anforderungen an ein Managementsystem von Organisationen:
- dokumentierte Richtlinien und Verfahren;
 - ausreichendes und angemessen ausgebildetes Personal einschließlich der Verpflichtung zu einer Planung der Verfügbarkeit von Personal;
 - Ernennung von Führungspersonal für die verschiedenen Tätigkeitsbereiche;
 - geeignete Einrichtungen und Räumlichkeiten;
 - eine Funktion zur Überwachung der Einhaltung des Managementsystems, einschließlich der Ernennung einer Person oder Gruppe von Personen, die für die Überwachung der Einhaltung verantwortlich ist/sind;
 - Sicherstellung, dass Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben, die für die zuständige Aufsichtsbehörde durchgeführt werden, die einschlägigen Anforderungen erfüllen;
 - ein System zur Ermittlung von Änderungen, die sich auf das Managementsystem auswirken, und zur Durchführung von Maßnahmen zur Sicherstellung, dass dieses System effektiv bleibt, und
 - ein Aufzeichnungssystem zur Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit der durchgeführten Tätigkeiten.
76. Diese Anforderungen an ein Managementsystem werden um eine spezifische Anforderung zur Schaffung von Verfahren für den effektiven Informationsaustausch mit und die Unterstützung von anderen Behörden ergänzt, die die Anforderungen von Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung näher ausführt. Die allgemeinen Anforderungen an die Managementsysteme zuständiger

Aufsichtsbehörden, die mit Abschnitt 2 vorgeschlagen wurden, stehen in einem direkten Zusammenhang mit den kritischen Elementen der Sicherheitsaufsichtssysteme der ICAO CE-4, „Qualifizierung und Schulung von technischem Personal“, und CE-5, „Technische Leitlinien, Werkzeuge und die Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen“. Diese Anforderungen unterstützen die Umsetzung von SSP und tragen zur Schaffung eines effektiven Aufsichtssystems bei, um reglementierten Organisationen einen Anreiz zur Einführung von Managementsystemen im Einklang mit Teil-ORO zu geben.

77. Zur Unterstützung des Standardisierungsprozesses und zur Förderung der Weiterentwicklung dieses Prozesses in Richtung einer fortlaufenden Überwachung¹⁷ schreibt Abschnitt 2 auch vor, dass die zuständigen Aufsichtsbehörden der Agentur die einschlägigen Unterlagen über ihr Managementsystem und Änderungen hieran vorlegen müssen.
78. Bezüglich (ARO.GEN.205) kritisierten einige Mitgliedstaaten die Aufnahme spezifischer Bestimmungen in Teil-ARO und wandten ein, dass Artikel 13 und Anhang V der Grundverordnung diesbezüglich ausreichen. Dagegen ist die Agentur der Auffassung, dass die Grundverordnung keine Bestimmungen darüber enthält, wie die genannten Verpflichtungen sichergestellt werden müssen, und hält daher an diesen Bestimmungen fest, wenn auch in geänderter Form: Die Vorschrift enthält jetzt Bestimmungen zur Übertragung von Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben durch die zuständige Aufsichtsbehörde an juristische oder natürliche Personen und konzentriert sich auf die einzuhaltenden Kriterien. Solche spezifischen Vorschriften sollen gewährleisten, dass alle Zertifizierungs- oder Aufsichtsaufgaben, die für die zuständige Aufsichtsbehörde durchgeführt werden, den einschlägigen Anforderungen in ähnlicher Weise genügen wie die Anforderungen an Organisationen bei der externen Vergabe von Tätigkeiten innerhalb ihrer eigenen Zulassungszuständigkeiten. Diese neue Durchführungsbestimmung dient unmittelbar der Sicherstellung eines hohen Sicherheitsniveaus bei den Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten der zuständigen Aufsichtsbehörde sowie einer einheitlichen Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen der Grundverordnung. Diese neue Regelung beeinträchtigt nicht die den Mitgliedstaaten eingeräumte Flexibilität bezüglich der Ernennung von einer oder mehreren juristischen Personen als zuständige Aufsichtsbehörde wie in Artikel 4 Absatz 1 der Mantelregulierung festgelegt; sie gilt innerhalb einer jeden von einem Mitgliedstaat ernannten zuständigen Aufsichtsbehörde.
79. Während die Bestimmungen in Abschnitt 2 auf bestehenden Anforderungen beruhen, wie z. B. denjenigen in Abschnitt B der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 auf dem Gebiet der Organisation, Qualifikation und Ausbildung, Verfahren, Betriebseinrichtungen, Führung von Aufzeichnungen und mehr der zuständigen Aufsichtsbehörden, bringen sie auch neue Aufgaben für die zuständigen Aufsichtsbehörden mit sich:

¹⁷ Das Verfahren der fortlaufenden Überwachung (Continuous Monitoring Approach, CMA) beinhaltet die Schaffung eines Systems zur fortlaufenden Überwachung der Mitgliedstaaten gemäß einem harmonisierten und konsistenten Verfahren. Die Überwachung der Sicherheitsaufsichtskapazität von Mitgliedstaaten wird auf den folgenden vier wesentlichen Schritten beruhen: (1) Sammlung und Überprüfung von Sicherheitsdaten, (2) Analyse und Messung des Niveaus der Sicherheitsaufsichtskapazität, (3) Identifizierung und Bewertung damit zusammenhängender Risiken, (4) Erstellung und Einführung von Strategien zur Risikoeindämmung.

- a) Weiterleitung von Verfahren und Änderungen hieran an die Agentur, Information der Agentur über Änderungen am Managementsystem (ARO.GEN.200 Buchstabe d und ARO.GEN.210 Buchstabe c);
 - b) Definition und Umsetzung von Verfahren für die Teilnahme an einem gegenseitigen Informationsaustausch und der Unterstützung anderer zuständiger Aufsichtsbehörden (ARO.GEN.200 Buchstabe c) und
 - c) Umsetzung eines Systems zur Überwachung der Einhaltung (ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 4, 5) einschließlich der Einführung eines Systems für die erstmalige und fortlaufende Bewertung juristischer und natürlicher Personen, die Zertifizierungs- oder Aufsichtsaufgaben für die zuständige Aufsichtsbehörde durchführen (ARO.GEN.205).
80. Während bei Tätigkeit a) und b) davon ausgegangen werden kann, dass sich die Behörden auf die vorhandenen Ressourcen und Kommunikationskanäle verlassen können, wird anerkannt, dass Tätigkeit c) weitere Ressourcen erforderlich machen könnte. Die Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Bereitstellung der erforderlichen Aufsichtskapazitäten und Ressourcen für die zuständigen Aufsichtsbehörden, damit diese ihre Aufgaben gemäß den einschlägigen Anforderungen durchführen können, ist in Artikel 4 Absatz 4 der Mantelregulierung klar definiert. Dies wird die gesetzliche Grundlage dafür schaffen, dass alle weiteren Aufgaben finanziert werden können. In diesem Zusammenhang sollte darauf hingewiesen werden, dass ein effektives Managementsystem, einschließlich einer Überwachung der Einhaltung und eines Risikomanagements, ebenfalls dazu beitragen soll, Kosteneffizienz bei Zertifizierungs- und Aufsichtsprozessen zu gewährleisten und die Umsetzung von Sicherheitsprogrammen des Staates zu vereinfachen.
81. Außerdem enthalten die Bestimmungen von Abschnitt 2 jetzt die Verpflichtungen:
- a) der zuständigen Aufsichtsbehörden, ein Verzeichnis aller ausgestellten Zeugnisse für Organisationen, Zeugnisse für die FSTD-Qualifikation und Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnisse und Bescheinigungen für Personal zu führen (ARO.GEN.220 Buchstabe b);
 - b) der zuständigen Aufsichtsbehörden, Aufzeichnungen über die Bewertung von alternativen Nachweisverfahren zu führen, die von Organisationen vorbehaltlich der Zertifizierung und der Beurteilung alternativer Nachweisverfahren, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde selbst verwendet werden (ARO.GEN.220 Buchstabe a Nummer 11), vorgeschlagen wurden, und
 - c) zur Einführung eines Systems zur Planung der Verfügbarkeit von Personal (ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2).
82. Auch wenn die derzeitigen Vorschriften solche Anforderungen nicht ausdrücklich enthalten, kann davon ausgegangen werden, dass die zuständigen Aufsichtsbehörden solche für die Einhaltung der neuen Anforderungen erforderlichen Verfahren im Rahmen ihrer Verwaltung von Zeugnissen und Zulassungen und ihres Personalmanagements bereits anwenden.

ARO.GEN Abschnitt 3 – Aufsicht, Zertifizierung und Durchsetzung

83. Dieser Abschnitt in Teilabschnitt GEN von Teil-ARO stellt der zuständigen Aufsichtsbehörde die erforderlichen Elemente für den Austausch mit reglementierten Organisationen und Personen zur Verfügung. Er beschreibt

allgemeine Aufsichtsgrundsätze, behandelt die Elemente des Aufsichtsprogramms und enthält Details zur den spezifischen Maßnahmen, Rollen und Verantwortlichkeiten der zuständigen Aufsichtsbehörden hinsichtlich Zertifizierung, fortlaufender Aufsicht und Durchsetzung. Er beruht auf bestehenden Verfahren in vorhandenen Vorschriften. Die Vorschriften bezüglich der Aufsicht berücksichtigen die hochrangigen Anforderungen in der Grundverordnung, um sicherzustellen, dass die Aufsicht nicht auf Organisationen und Personen beschränkt bleibt, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde zertifiziert sind.

84. Die entsprechenden Bestimmungen gehen zurück auf JIPs der JAA zu JAR-OPS und JAR-FCL sowie auf bestehende Anforderungen bezüglich Abschnitts B in den Verordnungen (EG) Nr. 1702/2003¹⁸ und (EG) Nr. 2042/2003. Relevante Artikel der Grundverordnung sind für OPS: Artikel 8 Absatz 5; für FCL: Artikel 7 Absatz 6; für kooperative Aufsicht: Artikel 10, 11 und 15. Aufgrund der Reaktionen von Beteiligten werden spezifischere Anweisungen bezüglich der Erstzertifizierung und Aufsicht, insbesondere zu Prozessen, Qualifikationen von und angemessenem Bestand an Personal, Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen für Fluglehrer usw. in die AMC und GM aufgenommen.
85. Der mit der NPA gemachte Vorschlag enthielt Elemente aus den COra-Empfehlungen für die Erteilung eines einzigen Zeugnisses als Organisation für Organisationen, die Zulassungen nach mehr als einem Teil besitzen. Die Analyse der NPA-Kommentare ergab klar, dass die Idee eines „einzigsten Zeugnisses“ nicht unterstützt wird: Die Branche verweist darauf, dass die ICAO keine „übergreifende“ Organisationszulassung zusätzlich zum Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) verlangt; dadurch würde also eine europäische Besonderheit geschaffen, die international nicht anerkannt ist. Die zuständigen Aufsichtsbehörden merkten an, dass die Bedingungen für die Ausstellung eines einzigen Zeugnisses und der Zusammenhang zwischen dem einzelnen Zeugnis als Organisation und den bereichsspezifischen Zeugnissen (AOC, ATO, AeMC) nicht deutlich genug festgelegt seien. Sie brachten weiterhin vor, dass das einzige Zeugnis als Organisation für die Aufsichtsbehörden einen deutlichen Mehraufwand bedeuten würde, der im Hinblick auf die Sicherheit nicht gerechtfertigt sei. Da die Hauptziele der Idee eines einzigen Zeugnisses als Organisation auch erreicht werden können, ohne ein solches einziges Zeugnis auszustellen, verzichtete die Agentur darauf, diese Idee weiter zu verfolgen. Im Hinblick auf eine effektive Aufsicht ist es in der Tat weitaus sinnvoller, das Aufsichtsprogramm für Organisationen, die Zulassungen für mehr als einen Teil besitzen, zu straffen, als ein einzelnes Zeugnis als Organisation auszustellen. Die Anrechnung von Audit-Elementen für Organisationen, die nach mehr als einem Teil zertifiziert sind, ist erlaubt, wie in den AMC für ARO.GEN.305 beschrieben.
86. Die NPA enthielt auch einen Vorschlag für eine kooperative Aufsicht¹⁹ mit dem Ziel, die Grundlage für eine möglichst effiziente Aufsicht über diejenigen Tätigkeiten zu schaffen, die geografisch nicht auf den Mitgliedstaat beschränkt

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben. *ABl. L 243 vom 27.9.2003*, S. 6.

¹⁹ Der Ausdruck „kollektive Aufsicht“, der in der Erläuterung zur NPA 2008-22 benutzt wurde, wird jetzt ersetzt durch „kooperative Aufsicht“, was die Zielsetzung der einschlägigen Bestimmungen besser wiedergibt.

sind, in dem das Zeugnis ausgestellt wird. Das Hauptziel der Bestimmungen der kooperativen Aufsicht besteht darin, durch Ermunterung zu einer bestmöglichen lokalen Nutzung von Aufsichtsressourcen eine europäische Dimension in der Aufsicht zu schaffen und zugleich sicherzustellen, dass alle Personen, Organisationen und Luftfahrzeuge einer regelmäßigen Aufsicht unterliegen. Damit würden einige der spezifischen Empfehlungen der Konferenz der Generaldirektoren der Zivilluftfahrt über eine globale Strategie für die Sicherheitsaufsicht (abgehalten 1997 in den ICAO-Räumlichkeiten) umgesetzt, bei der die Notwendigkeit einer Koordination und Harmonisierung der Grundsätze und Verfahren für die Bewertung der Sicherheitsaufsicht auf einer internationalen Ebene bekräftigt und die Vorzüge eines regionalen Blickwinkels anerkannt wurden. Zu dem Vorschlag der Agentur gingen viele Kommentare ein. Die Mehrzahl der Kommentare kam von den zuständigen Aufsichtsbehörden, die Bedenken hinsichtlich einer eventuellen Verwässerung der Verantwortlichkeiten für die Aufsicht und hinsichtlich der praktischen Aspekte der Zusammenarbeit zwischen Behörden äußerten, da unterschiedliche Rechtssysteme und Sprachbarrieren ein Hindernis darstellen könnten. Die Bedenken von Seiten der Branche betrafen hauptsächlich den zusätzlichen Aufwand und eine mögliche Verdoppelung der Aufsicht im Falle von Organisationen, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind.

87. Gemäß den von der AR/OR-Überarbeitungsgruppe gemachten Empfehlungen und nach einer Besprechung zum Thema mit Vertretern des Beratungsgremiums der nationalen Behörden (Advisory Group of National Authorities, AGNA) wurden die einschlägigen Bestimmungen von ARO.GEN Abschnitt 3 entsprechend den von den Beteiligten zum Ausdruck gebrachten wesentlichen Bedenken weiter im Detail überarbeitet. Mit einem risikoorientierten Ansatz, bei dem hauptsächlich die in Artikel 3 der Mantelregulierung des einzelstaatlichen Sicherheitsplans genannten Sicherheitsprioritäten berücksichtigt werden, soll der Umfang der Aufsicht bei Tätigkeiten festgelegt werden, die im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaates von Personen oder Organisationen durchgeführt werden, die nicht von der zuständigen Aufsichtsbehörde zertifiziert sind. Die primäre Verantwortlichkeit der zuständigen Aufsichtsbehörde, die das Zeugnis ausgestellt hat, bleibt unverändert. Der Vorschlag wird um Bestimmungen für eine Zusammenarbeit auf freiwilliger Basis in Form von Vereinbarungen zwischen Behörden ergänzt, sodass einige Aufsichtsaufgaben von der Aufsichtsbehörde durchgeführt werden können, in deren Gebiet die Tätigkeit durchgeführt wird, wodurch mehr Transparenz bezüglich dieser Tätigkeiten geschaffen wird. Dies soll ein Anreiz für die zuständigen Aufsichtsbehörden sein, ihre lokalen Ressourcen bestmöglich zu nutzen. Die Durchführungsbestimmungen in Bezug auf Feststellungen und Durchsetzung (ARO.GEN.350 und ARO.GEN.355) wurden entsprechend geändert. ARO.GEN.350 wurde weiterhin bezüglich des Umgangs mit Fälschungen und Betrug geändert, um Konsistenz mit ARA.CC herzustellen. Es wurde ein neuer Unterabsatz ARO.GEN.300 Buchstabe f hinzugefügt, der auf dem schon in ARO.GEN.425 Buchstabe a Festgelegten basiert und der eine Bestimmung enthält, der zufolge die zuständigen Aufsichtsbehörden Informationen sammeln und verarbeiten sollen, die für die Aufsicht nützlich sein können, da diese Informationen nicht nur für Vorfeldinspektionen relevant sind. Diese Bestimmung dient der Unterstützung bei der Festlegung von Sicherheitsprioritäten im Hinblick auf die Umsetzung einer risikobasierten Aufsicht und fortlaufenden Überwachung.

88. Während die Agentur ihren Vorschlag bezüglich einer kooperativen Aufsicht entsprechend den wichtigsten von den Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebrachten Bedenken geändert hat, hält sie es nach wie vor für wichtig, die Aufsicht auf alle Tätigkeiten innerhalb des Gebiets eines Mitgliedstaates auszudehnen und die Kooperation zwischen den zuständigen Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten zu intensivieren, um die Herausforderungen des Binnenmarktes bewältigen zu können: Immer mehr Piloten und Betreiber üben ihre Rechte in einem anderen EU-Land als demjenigen aus, das primär für ihre Aufsicht verantwortlich ist. Die Agentur schlägt daher eine Überprüfung der Umsetzung der kooperativen Aufsichtsbestimmungen und der Effektivität des Aufsichtssystems in der Zukunft vor, um nicht nur mögliche Lücken im Aufsichtssystem zum frühestmöglichen Zeitpunkt festzustellen, sondern auch, um zu ermitteln, ob spezifischere Bestimmungen erforderlich sind, mit denen die Aufsichtskapazitäten auf der europäischen Ebene im Hinblick auf die Sicherheit und auf die effiziente Nutzung von Ressourcen gefördert werden können.
89. Ein weiteres wichtiges Element, das mit der NPA vorgeschlagen wurde, war der Übergang zu einer risikobasierten und leistungsbasierten Aufsicht, der ebenfalls auf die COra-Initiative zurückgeht. Nach einer Beurteilung von NPA-Kommentaren wurde das ursprünglich auf der Ebene der Durchführungsbestimmung festgelegte Aufsichtsintervall von 24 Monaten auf das AMC für AR.GEN.305 für das CRD verschoben, um Flexibilität zu schaffen. Dieser Übergang auf die AMC-Ebene löste Reaktionen von Beteiligten aus, die ernsthafte Bedenken bezüglich der Einführung eines rein risikobasierten Systems in der gegenwärtigen Phase äußerten: So wurde vorgebracht, dass ein solches System nicht eingeführt werden sollte, bevor nicht die Sicherheitsmanagementsysteme der reglementierten Organisationen eine ausreichende Reife erreicht und die zuständigen Aufsichtsbehörden durch die Sammlung und Analyse von einschlägigen Daten einen Überblick über ihre Sicherheitseffizienz bekommen hätten. Einige Beteiligte verwiesen weiterhin darauf, dass die gewährte Flexibilität dazu genutzt werden könnte, weitere Kürzungen der Ressourcen der zuständigen Aufsichtsbehörde zu rechtfertigen. Um diesen Bedenken zu begegnen, hat sich die Agentur bereit erklärt, das Intervall von 24 Monaten wieder auf die Ebene der Durchführungsbestimmung zu verlagern, und schlägt jetzt eine Reihe von Kriterien für die Verlängerung oder Verkürzung dieses Standard-Aufsichtsintervalls vor. Diese Bestimmungen gelten für Organisationen, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde zertifiziert sind.
90. Die Bestimmungen für eine „indirekte Genehmigung“ bestimmter Arten von Organisationsänderungen, wie in der NPA vorgeschlagen, wurden überprüft. Dieser Punkt wird jetzt in ARO.GEN.330 „Änderungen – Organisationen“ berücksichtigt, und Änderungen werden in solche eingeteilt, die eine vorherige Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde erfordern, und solche, für die dies nicht gilt. Darüber hinaus werden Bestimmungen für Organisationen aufgenommen, die Änderungen ohne vorherige Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde durchführen möchten: Die Organisation muss über ein Verfahren verfügen, das den Umfang solcher Änderungen festlegt und beschreibt, wie diese verwaltet werden, und muss dieses Verfahren der zuständigen Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorlegen (siehe ARO.GEN.310 Buchstabe c). Die geänderten Bestimmungen entsprechen vollständig der Zielsetzung einer „indirekten Genehmigung“ oder von „für die Behörde annehmbaren“ Änderungen.

91. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen für Feststellungen und Durchsetzungsmaßnahmen wurden in der Weise geändert, dass die bisher in Teil-OR enthaltene Beschreibung der Feststellungen aufgenommen wurde und die Durchführungsbestimmungen an die an ARO.GEN.300 und ARO.GEN.305 in Bezug auf die kooperative Aufsicht vorgenommenen Änderungen angepasst wurden. Darüber hinaus wurden alle Verweise auf Sanktionen gestrichen, da diese Gegenstand der entsprechenden nationalen Vorschriften sind, mit denen Artikel 68 der Grundverordnung umgesetzt wird. Schließlich wurde auch die Umsetzungsfrist für Abhilfemaßnahmen entsprechend den bestehenden Anforderungen in den Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit neu festgelegt. Der Titel von ARO.GEN.355 wurde im Sinne einer besseren Übereinstimmung mit dem Titel von ARO.GEN.350 geändert.
92. Angesichts der Tatsache, dass ein großer Teil der mit ARO.GEN Abschnitt 3 vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen auf bestehenden Anforderungen beruht, und unter Berücksichtigung der Verpflichtung der Mitgliedstaaten der ICAO, im Rahmen ihres SSP effektive Aufsichtssysteme einzuführen, beschränken sich die Aufgaben, die wirklich neu bzw. nicht Teil derjenigen sind, die sich von den Verpflichtungen gemäß dem Abkommen von Chicago oder den JIPs herleiten, auf Folgendes:
- a) Information von Personen und Organisationen, die einer Aufsichtsvereinbarung zwischen zuständigen Aufsichtsbehörden unterliegen (ARO.GEN.300 Buchstabe e);
 - b) Genehmigung des Verfahrens der Organisation bezüglich Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen (ARO.GEN.310 Buchstabe c);
 - c) Information der zuständigen Aufsichtsbehörde, die das Zeugnis ausgestellt hat, wenn eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen durch eine Organisation, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur zertifiziert wurde, festgestellt wurde, sowie Vorlage einer Angabe des Schweregrads der Feststellung (ARO.GEN.350 Buchstabe e) und
 - d) Information der zuständigen Aufsichtsbehörde, die die Lizenz, das Zeugnis, die Berechtigung oder die Bescheinigung erteilt hat, wenn eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen durch eine Person, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde eines anderen Mitgliedstaats zertifiziert wurde, festgestellt wurde (ARO.GEN.355 Buchstabe e).
93. Es kann davon ausgegangen werden, dass Behörden bei der Durchführung dieser zusätzlichen Aufgaben bestehende Ressourcen, Aufsichts- und Zertifizierungsprozesse sowie Kommunikationskanäle nutzen dürfen.

ARO.OPS – Flugbetrieb

94. Teil-ARO Teilabschnitt OPS gilt für gewerbliche und nichtgewerbliche Betreiber. Er definiert das Antragsverfahren für ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis, die Genehmigung von Leasing- und Codeshare-Vereinbarungen, das Verfahren für Sondergenehmigungen, die Genehmigung der Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL), die Festlegung des örtlichen Zuständigkeitsbereichs, die Genehmigung von Hubschrauberbetrieb über einer schwierigen Umgebung außerhalb eines Ballungsgebiets, die Genehmigung des Hubschrauberbetriebs von

einem oder an einen Standort von öffentlichem Interesse und Genehmigung des Betriebs zu einem abgelegenen Flugplatz.

95. ARO.OPS besteht aus zwei Abschnitten:
- ARO.OPS Abschnitt 1: Zertifizierung gewerblicher Luftverkehrsbetreiber
 - ARO.OPS Abschnitt 2: Genehmigungen
96. Dieser Teilabschnitt basiert auf den entsprechenden Joint Implementing Procedures (JIPs) zu JAR-OPS.
97. Die Bedenken, die als Reaktion auf das CRD eingingen, betrafen hauptsächlich die Genehmigung von Codeshare-Vereinbarungen (**ARO.OPS.105**) und Mietverträgen (**ARO.OPS.110**). An einigen Bestimmungen dieses Abschnitts wurden wesentliche Änderungen vorgenommen, insbesondere den Bestimmungen über Codeshare und Leasing.
98. **ARO.OPS.020** „Führung von Aufzeichnungen – Register der Betreiberzeugnisse und -Erklärungen“ wurde gestrichen, weil die Führung von Aufzeichnungen über den Zertifizierungs- und Erklärungsprozess schon in ARO.GEN.220 geregelt ist.
99. In **ARO.OPS.100**, „Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses“, wurden keine wesentlichen Änderungen des Wortlauts vorgenommen. Aus den Kommentaren ging hervor, dass nicht deutlich war, was mit „und Allgemeine Bedingungen“ gemeint ist. Der Inhalt von „und Allgemeine Bedingungen“ ist schon in dem Ausdruck „entsprechende Betriebspezifikationen“ eingeschlossen und wurde daher gestrichen.
100. **ARO.OPS.230**, „Änderungen“, wurde gestrichen, weil dies schon ausreichend in ARO.GEN.310 Buchstabe c und d und ARO.GEN.330 erfasst ist.
101. **ARO.OPS.105** „Codeshare-Vereinbarungen“: Die Kommentare zu Codeshare und Leasing ähnelten denjenigen zu der entsprechenden Bestimmung in ORO.AOC. Eine ausführliche Darstellung der Änderungen und der Begründungen hierfür findet sich in der Erläuterung zu Teil-ORO, siehe Teilabschnitt ORO.AOC.
102. Es wurden einige redaktionelle Änderungen vorgenommen, und die Bestimmung wurde in Einklang mit ORO.AOC.115 gebracht. Der Verweis auf Verordnung (EG) Nr. 2111/2005²⁰ (EU-Sicherheitsliste) und Teil-TCO wurde gestrichen, um Übereinstimmung mit der an ORO.AOC.115 vorgenommenen Änderung herzustellen. Die Änderung an ORO.AOC.115 hindert einen EU-Betreiber daran, Flugscheine für Flüge zu verkaufen oder auszustellen, die von einem Betreiber durchgeführt werden, der einer Betriebsuntersagung gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 unterliegt.
103. **ARO.OPS.110** „Mietverträge“: Der Text der Bestimmung wurde in wesentlichen Teilen geändert. Die Bestimmung über das Anmieten ohne Besatzung (Dry Lease-in) wird im Zuge der Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 (NPA 2010-10 „Teil-T“) neu geprüft werden. Darüber hinaus wurden spezifische Anforderungen für Aussetzung und Widerruf der Genehmigung von Verträgen über

²⁰ 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.

das Anmieten eines Luftfahrzeugs mit Besatzung (Wet Lease-in) sowie ein Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgenommen.

104. Bezüglich des Vermietens ohne Besatzung wurde ein Absatz hinzugefügt, mit dem sichergestellt wird, dass sich die zuständige Aufsichtsbehörde, die den Mietvertrag genehmigt, mit der zuständigen Aufsichtsbehörde abstimmt, die für die Aufsicht über das Luftfahrzeug gemäß Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission oder für den Betrieb des Luftfahrzeugs zuständig ist, soweit es nicht dieselbe Behörde ist, und dass das ohne Besatzung vermietete Luftfahrzeug rechtzeitig aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmers entfernt wird.
105. Für eine kurzfristige Vermietung im Falle unvorhergesehener dringender betrieblicher Umstände oder betrieblicher Erfordernisse für einen beschränkten Zeitraum findet Artikel 14 Absatz 4 der Grundverordnung Anwendung. ACJ OPS1.165 enthält Anleitungen für die zuständige Aufsichtsbehörde und den Mieter für eine kurzfristige Miete. In einer Reihe von Kommentaren wurde vorgeschlagen, diese ACJ-Bestimmung mit aufzunehmen. Die Prüfung des ACJ führte jedoch zu dem Ergebnis, dass dieses im derzeitigen Rechtsrahmen nicht geeignet ist. Daher wurde beschlossen, ACJ OPS1.165 in einem getrennten Regelsetzungsprozess zu behandeln.
106. AR.OPS.300 „Zertifizierungsverfahren“, jetzt als **ARO.OPS.200** „Verfahren für Sondergenehmigung“, wurde zur Berücksichtigung einer neu eingeführten Vorlage für ein Verzeichnis der Sondergenehmigungen für den nichtgewerblichen Flugbetrieb geändert (siehe Anlage III – EASA-Vordruck 140).
107. AR.OPS.305, jetzt als **ARO.OPS.205** „Genehmigung der Mindestausrüstungsliste“: Die Bestimmung wurde zur Verbesserung der Klarheit überarbeitet. Der Wortlaut „...führt ggf. eine entsprechende Überprüfung des Betreibers durch“ wurde gestrichen, weil die Mindestausrüstungsliste und die Genehmigung der entsprechenden Wartungs- und Flugbetriebsverfahren ein rein dokumentarischer Prozess ist.
108. Es wurde eine neue Vorschrift **ARO.OPS.210** „Örtlicher Zuständigkeitsbereich“ hinzugefügt. Der Ausdruck „örtlicher Zuständigkeitsbereich“ wird in einigen Bestimmungen verwendet, um gewisse Vereinfachungen zu ermöglichen, z. B. bezüglich der Anwendbarkeit von Ausbildungsanforderungen an die Flugbesatzung.
109. Der Radius dieses örtlichen Zuständigkeitsbereichs wird von der zuständigen Aufsichtsbehörde entsprechend der lokalen Umgebung und den Betriebsbedingungen festgelegt. Weitere Anleitungen werden in einem GM zu diesem Absatz gegeben werden.
110. **ARO.OPS.215** „Genehmigung des Hubschrauberbetriebs über einer schwierigen Umgebung außerhalb eines Ballungsgebiets“ wird eingeführt, um festzulegen, dass diejenigen Gebirgs- und abgelegenen Gebiete, für die ein Flugbetrieb ohne die Fähigkeit einer sicheren Notlandung genehmigt werden kann, vom Mitgliedstaat festgelegt werden, und um die zuständige Aufsichtsbehörde zu verpflichten, die Risikobewertung zu überprüfen und die technische und wirtschaftliche Begründung für die Durchführung eines solchen Flugbetriebs vor der Genehmigung zu prüfen.

111. **ARO.OPS.220** „Genehmigung des Hubschrauberbetriebs von einem oder an einen Standort von öffentlichem Interesse“ und **ARO.OPS.225** „Genehmigung des Betriebs zu einem abgelegenen Flugplatz“ werden eingeführt, um sicherzustellen, dass ein Verzeichnis vorhanden ist, auf das sich die Genehmigung bezieht, da die standort-/flugplatzspezifischen Verfahren vor Erteilung der Genehmigung von einer zuständigen Aufsichtsbehörde beurteilt werden müssen. Eine Genehmigung, in der nicht festgelegt ist, für welche Standorte oder welchen Flugplatz sie gilt, böte keine Gewähr dafür, dass die standort- oder flugplatzspezifischen Verfahren angemessen beurteilt oder erarbeitet wurden.

ARO.OPS – AOC und Betriebsspezifikationen

112. Die AOC-Vorlage, jetzt als **Anlage I zu Teil-ARO, EASA-Vordruck 138**, basiert auf der von der ICAO erarbeiteten AOC-Vorlage.
113. Diese Vorlage wurde leicht abgeändert. Das Ablaufdatum wurde gestrichen, weil das AOC auf unbegrenzte Zeit ausgestellt wird. Der Verweis auf CAT und Nicht-CAT in der Vorlage für die Betriebsspezifikationen wurde in die AOC-Vorlage verschoben. Das bedeutet, dass im AOC angegeben ist, ob der gemäß dem AOC durchgeführte Flugbetrieb CAT ist oder nicht.
114. Die Betriebsspezifikationsvorlage in **Anlage II zu Teil-ARO, EASA-Vordruck 139**, basiert ebenfalls auf der von der ICAO erarbeiteten AOC-Vorlage. An dieser wurden einige Änderungen vorgenommen. Dies teils deshalb, weil der Geltungsbereich umfassender ist (alle gewerblichen EU-Betreiber müssen Inhaber eines AOC sein), aber auch wegen Änderungen an der Terminologie, Sondergenehmigungen z. B. für die Ausbildung von Flugbegleitern (Cabin Crew, CC) und der Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen und Änderungen aufgrund eingegangener Kommentare. Es wurde ein Abschnitt über die Eintragungszeichen von Luftfahrzeugen aufgenommen. In Fußnote 6 wurde ein Satz hinzugefügt, in dem angegeben ist, dass das Eintragungszeichen auch in der Bemerkungsspalte zur entsprechenden Sondergenehmigung eingetragen werden kann, falls sich nicht alle Sondergenehmigungen auf dasselbe Luftfahrzeugmuster beziehen. In Fußnote 20 wurde ein Satz hinzugefügt, mit dem sichergestellt werden soll, dass Luftfahrzeuge, die für nichtgewerblichen Flugbetrieb gemäß ORO.AOC.125 eingesetzt werden, in den Betriebsspezifikationen angegeben werden.
115. **Anlage III zu Teil-ARO** wurde hinzugefügt, damit für nichtgewerbliche Betreiber ausgestellte Sondergenehmigungen in einer kohärenten Weise dokumentiert werden. Diese Vorlage ähnelt der Betriebsspezifikationsvorlage für gewerblichen Betrieb. Sie hat eine EASA-Vordrucknummer erhalten (EASA-Vordruck 140).

ARO.RAMP – Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Betreibern, die der behördlichen Aufsicht eines anderen Landes unterliegen

116. Teilabschnitt RAMP betrifft zuständige Aufsichtsbehörden, die Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen von Drittlandsbetreibern und EU-Betreibern durchführen, die der behördlichen Aufsicht eines anderen Mitgliedstaates unterliegen. Er definiert die jährliche Quote von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die auf den Flugplätzen des Mitgliedstaates landen, Bedingungen dafür, wann die Agentur

Vorfeldinspektionen durchführt, Kriterien für die Priorisierung von Vorfeldinspektionen, die Qualifikation von Vorfeldinspektoren, die Zulassung von Ausbildungseinrichtungen, die Durchführung von Vorfeldinspektionen, die Klassifikation von Feststellungen und Folgemaßnahmen, die Anordnung eines Startverbots und die Koordinationsaufgaben der Agentur.

117. Dieser Teilabschnitt basiert auf der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, der Richtlinie 2004/36/EG („SAFA-Richtlinie“)²¹, der Verordnung (EG) Nr. 351/2008²² der Kommission, der Verordnung (EG) Nr. 768/2006²³ der Kommission und der Richtlinie 2008/49/EG²⁴.
118. Die bezüglich dieses Teilabschnitts erhobenen Einwendungen betrafen den Geltungsbereich (ARO.RAMP.005), die Priorisierungskriterien (ARO.RAMP.105), die Durchführung von Vorfeldinspektionen (ARO.RAMP.125), die Kategorisierung von Feststellungen (ARO.RAMP.130), die Anordnung eines Startverbots (ARO.RAMP.140) und die jährliche Mindestquote (ARO.RAMP.100 Buchstabe c Absatz 1) und damit zusammenhängende AMC.
119. **ARO.RAMP.005 „Geltungsbereich“:** Eine Reihe von Mitgliedstaaten wenden die in der SAFA-Richtlinie festgelegte Methodik bei der Durchführung von Vorfeldinspektionen an von Betreibern verwendeten Luftfahrzeugen an, über die sie die Aufsicht haben: die sogenannten „Inlandsbetreiber“. Andere Mitgliedstaaten gaben an, dass sie die Aufsicht über Inlandsbetreiber anders handhaben oder die SAFA-Methodik nur teilweise anwenden. Diese Mitgliedstaaten sind der Meinung, dass die Anwendung von ARO.RAMP auf Inlandsbetreiber weder notwendig noch angemessen und den Ressourcen abträglich sei. Ihrer Ansicht nach sollten sich Inspektionen auf „Systemprüfungen“ statt auf „Output-Prüfungen“ konzentrieren, die als weniger wirkungsvoll angesehen werden. In einigen Kommentaren hieß es, dass der Geltungsbereich dieses Teilabschnitts auf SAFA beschränkt sein sollte.
120. Die SAFA-Richtlinie verpflichtet Mitgliedstaaten, Drittland-Luftfahrzeuge zu überprüfen, bei denen der Verdacht auf eine Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsstandards besteht. Sie erlaubt die Durchführung von Stichproben-Inspektionen (d. h. eine Durchführung von Inspektionen, ohne dass ein konkreter Verdacht besteht) und bekräftigt das Recht von Mitgliedstaaten, auch andere Vorfeldinspektionen durchzuführen (d. h. an in einem Mitgliedstaat registrierten Luftfahrzeugen). Das Konzept von Vorfeldinspektionen an fremden Luftfahrzeugen

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

²² Verordnung (EG) Nr. 351/2008 der Kommission vom 16. April 2008 zur Anwendung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Priorisierung der Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen. *ABl. L 109 vom 19.4.2008, S. 7.*

²³ Verordnung (EG) Nr. 768/2006 der Kommission vom 19. Mai 2006 zur Umsetzung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erhebung und des Austauschs von Informationen über die Sicherheit von Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, und der Verwaltung des Informationssystems. *ABl. L 134 vom 20.5.2006, S. 16.*

²⁴ Richtlinie 2008/49/EG der Kommission vom 16. April 2008 zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Kriterien für die Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen. *ABl. L 109 vom 19.4.2008, S. 17.*

wurde von der 36. ICAO-Versammlung verabschiedet, und anschließend wurde in Anhang 6 eine Verpflichtung der Vertragsstaaten aufgenommen, „ein Programm mit Verfahren für die Überwachung des Flugbetriebs in ihrem Hoheitsgebiet durch einen ausländischen Betreiber einzurichten und notfalls geeignete Maßnahmen zu ergreifen, wenn die Sicherheit dies erfordert“. Das ICAO Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Dok. 8335) enthält Anleitungen für die Durchführung von Vorfeldinspektionen bei ausländischen Betreibern, die in weiten Teilen mit den im SAFA-Programm der EU enthaltenen Verfahren übereinstimmen.

121. Derzeit werden etwas mehr als 50 % der Vorfeldinspektionen an von EU-Betreibern betriebenen Luftfahrzeugen durchgeführt (auch wenn angesichts der Tatsache, dass der Verkehr überwiegend innerhalb der EU ist, die Inspektionsrate (Inspektionen/Anzahl der Landungen) bei Drittlandsbetreibern weit höher ist). Inspektionen werden für EU- und Drittlands-Luftfahrzeuge nach ICAO-Standards durchgeführt. Bei Inspektionen werden bei manchen EU-Betreibern, auch wenn im Vergleich mit anderen Weltregionen insgesamt weniger Feststellungen auftreten, nach wie vor schwerwiegende Verstöße festgestellt. Nach der regulären Analyse durch die EASA werden diese Informationen an die für die Aufsicht zuständigen einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden weitergeleitet, die in vielen Fällen beschlossen, weitere, eingehendere Untersuchungen und Überprüfungen durchzuführen, die in mehreren Fällen zur Einschränkung, Aussetzung oder zum Widerruf des AOC geführt haben.
122. Die Sammlung von Daten bei Vorfeldinspektionen, die ein Produkt-Stichprobenprogramm im Bottom-up-Verfahren ist, bildet eine gute Ergänzung zu anderen Top-Down-Programmen wie z. B. regulären Aufsichtsprogrammen oder dem EASA-Standardisierungsprogramm und ist gut mit diesen vereinbar. Angesichts der Bestrebungen, die Aufsichtstätigkeiten nach und nach durch Einführung eines risikobasierten Ansatzes von „Hard-Time“ auf „On-Condition“ umzustellen, ist es sehr wichtig, über Mittel zur Messung und Überwachung des Risikos zu verfügen. Vorfeldinspektionen haben sich als gutes Mittel erwiesen, Sicherheitsdaten zu sammeln und daraus Risikoindikatoren abzuleiten, und sie leisten daher einen Beitrag zu einer zweckdienlichen risikobasierten Aufsicht.
123. Die Grundsätze einer kooperativen Aufsicht sind in Artikel 10 der Grundverordnung klar festgelegt, in dem es heißt, dass
 - die Mitgliedstaaten und die Agentur zusammenarbeiten, um die Einhaltung der einschlägigen EU-Sicherheitsvorschriften durchzusetzen
 - die Mitgliedstaaten zusätzlich zu ihren einzelstaatlichen Aufsichtsaufgaben Vorfeldinspektionen durchführen
 - Maßnahmen erlassen werden, in denen die „Bedingungen für die Durchführung von Vorfeldinspektionen, einschließlich systematischer Vorfeldinspektionen“ festgelegt sind.
124. Angesichts des Vorgesagten und der Tatsache, dass die meisten ICAO SARPs in EU-Rechtsvorschriften umgesetzt wurden, ist klar, dass Inspektionen an von EU-Betreibern eingesetzten Luftfahrzeugen fortgesetzt und diese Inspektionen nach Maßgabe von EU-Normen durchgeführt werden müssen. Die Agentur ist der Ansicht, dass das SACA-Programm (Safety Assessment of Community Aircraft), wenn es vorschriftsgemäß umgesetzt wird, als Instrument für die Aufsicht über

Inlandsbetreiber dienen kann. Die Agentur hat daher beschlossen, den Geltungsbereich dieses Abschnitts nicht zu ändern.

125. **ARO.RAMP.100** „Allgemeines“: a) wurde in Einklang mit ARO.GEN.305, „Aufsichtsprogramm“, gebracht. Daher wurde der Verweis auf das „Stichprobenverfahren“ gestrichen. ARO.GEN.305 verpflichtet die zuständigen Aufsichtsbehörden, ein Aufsichtsprogramm, auf der Grundlage bisheriger Aufsichtstätigkeiten und einer Risikobeurteilung einzurichten. Die Agentur ist daher der Meinung, dass die Zielsetzung des gestrichenen Teils dieses Absatzes durch ARO.GEN.305 angemessen abgedeckt ist.
126. Absatz b wurde gestrichen, weil SANA aus dem Geltungsbereich dieses Teilabschnitts ausgenommen ist. Ein neuer Absatz b wurde in Übereinstimmung mit Absatz a gebracht. Das Jahresprogramm wird Teil des in ARO.GEN.305 genannten Aufsichtsprogramms sein.
127. **„Jährliche Mindestquote“**: Die Zahl der von den Mitgliedstaaten auf Jahresbasis durchgeführten SAFA-Inspektionen ist höchst unterschiedlich, nicht nur in absoluten Zahlen, sondern auch hinsichtlich der Zahl der ausländischen Betreiber (EU und Drittländer), die in ihrem Hoheitsgebiet landen, und des Umfangs ihres Flugbetriebs.
128. Die unmittelbare Folge dieses „Ungleichgewichts“ ist, dass nur eine begrenzte Zahl von Daten über diejenigen Betreiber gesammelt wird, die nicht in den aktivsten Staaten fliegen, was Auswirkungen auf die Relevanz einer anschließenden Analyse hat.
129. Das Instrument einer nationalen Mindestquote wurde eingeführt, um gleiche Bedingungen für alle Mitgliedstaaten zu schaffen, indem ein vergleichbarer Input von allen festgeschrieben wird. Die Formel für die Berechnung der einzelstaatlichen Quote berücksichtigt zwei Elemente: 1.) die Vielfalt des Auslandsverkehrs (Anzahl der Betreiber) und 2.) das Volumen der Flugbetriebsvorgänge (Anzahl der Landungen). Ausgehend von den Kommentaren, die während der Kommentarphase eingingen, wurde die Formel so überarbeitet, dass Betreiber mit einer geringen Anzahl von Landungen (weniger als 12) in einem bestimmten Staat während eines Jahres anders gewichtet werden. Ebenfalls ausgehend von den eingegangenen Kommentaren wurde die Formel so überarbeitet, dass die Inspektionen unter Berücksichtigung von Risikofaktoren (z. B. priorisierte Themen, verringerte Anzahl von Stichproben) und Kostenfaktoren (entfernte Standorte, ungewöhnliche Zeiten) unterschiedlich bewertet wurden. Wiewohl dies nicht quantitativ ausgedrückt wird, sollten bei der Umsetzung der Formel zwei Dinge berücksichtigt werden: 1.) Erzielen einer möglichst breiten Basis von Stichproben und 2.) Vermeidung mehrfacher Inspektionen bei Betreibern, bei denen bei früheren Inspektionen keine Sicherheitsprobleme festgestellt wurden. Ziel der Mindestquote ist es nicht, die Gesamtzahl der Inspektionen zu erhöhen, sondern eine bessere Verteilung über die Mitgliedstaaten zu erreichen. Tatsächlich wäre bei einer Anwendung der Formel auf den Verkehr von 2009 und 2010 die resultierende Gesamtquote niedriger als die tatsächliche Anzahl der Inspektionen, die in diesen Jahren durchgeführt wurden.
130. Die Daten, die in Vorfeldinspektionen gesammelt werden, unterstützen zwei neue Prozesse: Zulassung von Betreibern aus Drittländern und kooperative Aufsicht

über EU-Betreiber. Es ist daher wichtig, dass die Daten in einer konsistenten und einheitlichen Art und Weise gesammelt werden und genügend verlässliche Informationen für eine risikobasierte Aufsicht über diese Aktivitäten liefern.

131. Die Agentur wird in regelmäßigen Abständen die annehmbaren Nachweisverfahren mit der Formel für die Berechnung der jährlichen Quote überprüfen. Der Wortlaut von Buchstabe d wurde so geändert, dass sichergestellt ist, dass von der Agentur durchgeführte Vorfeldinspektionen in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten durchgeführt werden. Einige Änderungen wurden an Buchstabe d Absatz 2 und 3 vorgenommen, um klarer zu machen, wann die Agentur selbst eine Vorfeldinspektion durchführen könnte.
132. **ARO.RAMP.105** „Priorisierungskriterien“: In einem neuen Buchstaben c wurde ein Verweis auf die EU-Sicherheitsliste aufgenommen, um nach einer Sitzung des Ausschusses für Luftverkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 mit der Vorbereitung einer Priorisierungsliste beginnen zu können. Der letzte Satz von Buchstabe b Nummer 3 Ziffer i wurde auf GM übertragen. ARO.RAMP.105 Buchstabe b Nummer 5 wurde dahingehend geändert, dass Luftfahrzeuge von Drittlandsbetreibern, deren von der Agentur erteilte Zulassung nach einer Aussetzung oder einem Widerruf beschränkt oder wieder aktiviert wird, priorisierten Inspektionen unterliegen. Buchstabe c wurde entsprechend Kommentaren geändert, in denen ein Verfahren zur Erstellung einer Prioritätenliste gewünscht wurde.
133. In **ARO.RAMP.115**, „Qualifikation von Vorfeldinspektoren“, wurde „Vorfeld“ in den Titel aufgenommen. In Buchstabe d wurde die Anforderung aufgenommen, dass die Agentur die festgelegten Schulungspläne fortschreiben soll.
134. Die CRD **AMC1-ARO.GEN.430 Buchstabe c Nummer 2 und 3** wurden auf **ARO.RAMP.120** aufgewertet. Richtlinie 2008/49/EG regelt unter anderem die Bewertung von Ausbildungseinrichtungen Dritter, die eine Ausbildung für Vorfeldinspektionen anbieten (d. h. Organisationen, die nicht Teil einer zuständigen Aufsichtsbehörde sind). Mitgliedstaaten, die die Dienste einer solchen Organisation in Anspruch nehmen, sind verpflichtet, diese zu bewerten. Allerdings können die Mitgliedstaaten die Agentur bitten, für sie eine fachliche Beurteilung der Ausbildungsorganisation durchzuführen.
135. Ausbildungseinrichtungen für die Vorfeldinspektion aus Mitgliedstaaten und Drittländern äußerten, dass die derzeitige Verfahrensweise ineffizient sei und einen unverhältnismäßig hohen administrativen und regulatorischen Aufwand verursache. In Anbetracht der geringen Anzahl aktiver Drittland-Ausbildungseinrichtungen wird daher eine Zentralisierung der technischen Bewertung bei der Agentur dazu beitragen, den Evaluierungsprozess zu vereinfachen und gleichzeitig das Sicherheitsziel der Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Ausbildung aufrechterhalten. Daher haben die European SAFA Steering Group (ESSG) und die Europäische Kommission die Agentur gebeten, AMC1-ARO.GEN.430 Buchstabe c Nummer 2 und 3 auf eine Durchführungsbestimmung aufzuwerten, wie dies mit dieser Stellungnahme umgesetzt wurde. Diese Bestimmung schafft die rechtliche Grundlage für die vorherige Zulassung einer Ausbildungseinrichtung und nennt Bedingungen, die von der Einrichtung erfüllt werden müssen, damit eine solche Zulassung erteilt werden kann. Diese Bedingungen sind auch bereits in Anleitungen festgelegt, die

von der Agentur gemäß der Richtlinie 2008/49/EG erarbeitet und veröffentlicht wurden und werden in einem getrennten Regelsetzungsprozess als Ergänzung zur Durchführungsbestimmung neu bewertet werden.

136. **ARO.RAMP.125** „Durchführung von Vorfeldinspektionen“: Buchstabe a über Interessenkonflikte wurde in Artikel 4 der Mantelregulierung (vgl. Nummer 4 Ziffer 4) übertragen, weil die Agentur der Auffassung ist, dass er für Inspektoren in allen von Teil-ARO erfassten Bereichen gelten sollte. Der Verweis auf Anhang III (jetzt als Anhang VI von Teil-ARO) wurde gestrichen, weil dieser Vordruck nur von der Agentur verwendet werden wird. Die zuständige Aufsichtsbehörde verwendet den modifizierten Vordruck in Anhang V (Nachweis der Inspektion), der jetzt auch die Feststellungskategorie enthält.
137. In **ARO.RAMP.130** „Kategorisierung von Feststellungen“: Die Feststellungen der Stufe 1 und 2 wurden in Feststellungen der Kategorie 1, 2 und 3 geändert. Viele Bedenken wurden in Bezug auf die Änderung der Feststellungskategorien 1 bis 3, wie in der SAFA-Richtlinie festgelegt, in Feststellungen der Stufe 1 und 2 geäußert, wie sie in ARO.GEN.350 definiert sind. Diese Bedenken wurden auch beim Treffen der Ad-hoc-Gruppe zum Thema „Vorfeldinspektionen“ vorgebracht, das im Juni 2010 in Köln stattfand. Das Hauptargument, das die zuständigen Aufsichtsbehörden zugunsten der Beibehaltung des derzeitigen Klassifikationssystems vorbrachten, lautete, dass die Klassifikation der Feststellungen, wie sie in der SAFA-Richtlinie festgelegt ist, im Fall von Produkt-Audits besser geeignet sei, die eine „Momentaufnahme“ seien, und dass daher diese Klassifikation den Zweck von Vorfeldinspektionen besser erfülle. Allerdings findet die allgemeine Klassifikation (Stufe 1 und 2) im Falle eines System- oder Prozess-Audits Anwendung. Zuständige Aufsichtsbehörden äußerten auch Bedenken hinsichtlich der Änderung eines bewährten Klassifikationssystems, das sich als mehr als zweckdienlich erwiesen habe.
138. Die Agentur ist der Meinung, dass für die Zwecke der derzeitigen SAFA-Inspektionen die Verwendung von drei Feststellungskategorien zweckdienlich ist. Da jedoch der Geltungsbereich von ARO.RAMP umfassender ist als derjenige der SAFA-Richtlinie (er erstreckt sich auch auf Luftfahrzeuge, die von EU-Betreibern eingesetzt werden), muss in bestimmten Fällen eine Verbindung zwischen dem Betreiber und dem Luftfahrzeug hergestellt werden. Die Anwendung zweier unterschiedlicher Feststellungs-Klassifikationssysteme (Stufe 1 und 2 für den Betreiber und Kategorie 1, 2 und 3 für ein Luftfahrzeug) könnte zu Schwierigkeiten bei den zuständigen Aufsichtsbehörden einerseits und zu einer möglichen Verwirrung bei den Betreibern andererseits führen.
139. Dennoch ist klar, dass sich das SAFA-System, einschließlich der Kategorisierung von Feststellungen, bewährt hat. Darüber hinaus ist die Agentur auch der Meinung, dass zu viele Änderungen am System zur gleichen Zeit die Ressourcen der zuständigen Aufsichtsbehörden wie auch von Betreibern stark belasten könnte. Daher hat die Agentur beschlossen, die bereits bestehende Kategorisierung von Feststellungen in diesen Teilabschnitt aufzunehmen.
140. **ARO.RAMP.140** „Anordnung eines Startverbots“: Buchstabe d wurde hinzugefügt, um klarzustellen, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, damit ein Startverbot aufgehoben werden kann, wenn die Nichteinhaltung Auswirkungen auf die Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses hat, wobei

berücksichtigt wird, dass verschiedene Behörden für die laufende Aufsicht über das Luftfahrzeug zuständig sind. Buchstabe d Absatz 4 wurde gestrichen, weil der künftige Teil-TCO derzeit „Sub-ICAO“-Luftfahrzeuge (einschließlich vorübergehend nicht lufttüchtiger Luftfahrzeuge) nicht erfasst. Die Zulassung eines solchen Luftfahrzeugs wird Gegenstand eines getrennten Regelsetzungsprozesses sein.

141. **ARO.RAMP.145** „Meldungen“: Buchstabe a wurde in Übereinstimmung mit ARO.RAMP 120 Buchstabe a gebracht. In Buchstabe b wurde der Verweis auf die Agentur gestrichen, weil die erwähnten Informationen von den zuständigen Aufsichtsbehörden gesammelt werden müssen. Buchstabe c wurde auf ARO.RAMP.110 Buchstabe b abgestimmt. Der Begriff „freiwillig“ wurde aus Buchstabe d gestrichen, um Personen zu schützen, die Informationen geben, und damit zur Mitteilung sicherheitsrelevanter Informationen zu ermuntern.
142. In **Anlage IV von Teil-ARO, „Standard-Berichtsvordruck“**, wurden der Name und die Unterschrift des nationalen Koordinators gestrichen, weil die Informationen in die in ARO.RAMP.150 Buchstabe b Nummer 2 genannte zentralisierte Datenbank eingegeben werden.
143. **Anlage V, „Vordruck für Nachweis der Vorfeldinspektion“**, und **Anlage VI, „Vorfeldinspektionsbericht“**: Die Vorlagen wurden aus Gründen der Klarheit und der Konsistenz mit Änderungen, die an der Terminologie oder an den jeweiligen Teilen dieser Stellungnahme vorgenommen wurden, leicht geändert. Alle Vordrucke erhielten EASA-Vordrucknummern.

IV. Überblick über die Unterschiede

144. Die folgende Tabelle zeigt die Unterschiede zwischen Teil-ARO und EU-OPS/JAR-OPS 3. Relevante Unterschiede zwischen Teil-ORO und EU-OPS/JAR-OPS 3 werden in der Begründung zu Teil-ORO dargestellt.

Unterschiede gegenüber EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bezeichnung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
1./3.035 Qualitätssystem Buchstabe c	ARO.GEN.310	Leiter des Qualitätssystems: In Teil-ORO ist die Anforderung „den behördlichen Anforderungen genügend“ an Fachbereichsleiter („Nominated Post Holders“, jetzt als „Nominated Persons“ bezeichnet) bereits in der Zulassung des Betreibers und dem Management von Veränderungen bei den Fachbereichsleitern wie in AMC1-ARO.GEN.330 „Änderungen-Organisationen“ beschrieben enthalten	Dies wird als gleichwertige Kontrolle betrachtet.
1.165 Buchstabe b Nummer 2 Ziffer i und Buchstabe c Nummer 1 Ziffer i Vermieten und Anmieten (Leasing)	n. zutr.	Keine Anforderung, im Mietvertrag Bedingungen vorzuschreiben, die Bestandteil dieser Genehmigung sind	Der Passus „Bedingungen, die Bestandteil dieser Genehmigung sind, müssen in den Mietvertrag aufgenommen werden“, wird als unnötig angesehen, weil die Mitgliedstaaten nicht berechtigt sind, zusätzliche sicherheitsrelevante Bedingungen in den Mietvertrag aufzunehmen

Unterschiede gegenüber ICAO Anhang 6 für Teil-ARO

145. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Normen in ICAO Anhang 6 in Teil I und Teil III Abschnitt 1 und Abschnitt 2 im Rahmen dieser Stellungnahme²⁵, die entweder als nicht umgesetzt oder in einer Weise umgesetzt betrachtet werden, die nicht mit den entsprechenden Normen von ICAO Anhang 6 übereinstimmen.

²⁵ Insbesondere werden hier die ICAO-Normen für die Wartung und die Kontrolle der Wartung des Betreibers nicht berücksichtigt.

Bezeichnung in Anhang 6 Teil I/III	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds
Teil I – 3.3.1 Teil III – 1.3.1 Mitgliedstaaten müssen ein Sicherheitsprogramm des Staates erstellen, um ein akzeptables Maß an Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu erreichen	n. zutr.	Dies ist nicht flugbetriebspezifisch. Es kann nicht in die Verordnung über den Flugbetrieb übernommen werden.
Teil I – 1.3.1 Teil III – 1.3.2 Das zu erreichende akzeptable Maß an Sicherheit muss vom Staat festgelegt werden.	n. zutr.	

V. Liste der vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse

146. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorgeschlagenen, für Teil-ARO relevanten Regelsetzungsprozesse. Bezüglich Teilabschnitt GEN betreffen diese hauptsächlich die folgenden Punkte:

- a) Nach Konsultation der OPS-Überarbeitungsgruppen wurde vorgeschlagen, das AMC-Material in den Abschnitten 2 und 3 von Teil-ARO um zusätzliche Bestimmungen für das Personal der zuständigen Aufsichtsbehörde zu erweitern, das mit der Überwachung von AOC-Inhabern sowie der Erstzertifizierung und Überwachung von AOC-Inhabern befasst ist, indem einschlägige Abschnitte aus den JIPs und dem ICAO Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Dok. 8335) übernommen wurden;
- b) Die Bestimmungen für Behörden und Organisationen bezüglich Risikobewertung, Sicherheitsmanagement und Sicherheitsprogramm des Staates werden parallel zur Umsetzung des EASP und nach der Veröffentlichung des neuen ICAO-Anhangs 19 über Sicherheitsmanagementstandards und empfohlene Handlungsweisen weiter ausgearbeitet.

Teil, Vorschriftenbezeichnungen	Geltungsbereich	Verweis auf RMP
ARO.GEN.125 Buchstabe b	Erstellung von AMC, in denen angegeben ist, welche Art von Informationen der Agentur zur Verfügung gestellt werden müssen. Dies sollte in der Regel alle konstruktionsbezogenen Sicherheitsprobleme, Probleme im Zusammenhang mit Betriebseignungsdaten sowie Probleme in Bereichen umfassen, für die die Agentur ausdrücklich angegeben hat, dass ein Sicherheitsproblem vorliegt.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2	Aufnahme zusätzlicher AMC und GM über die Qualifikation und Schulung von Inspektoren für die Überwachung der AOC-Inhaber.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 4	Aufnahme zusätzlicher Hinweise für die Einrichtung eines Risikomanagementprozesses, einschließlich der Festlegung und Verwendung von Schlüssel-Risikoelementen unter Berücksichtigung der Einrichtung des Europäischen Luftfahrtsicherheitsprogramms und der Forderung nach einem Sicherheitsprogramm (Artikel 3 der Mantelregulierung).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Aufnahme weiterer AMC und GM zur Einhaltungüberprüfung für AOC-Inhaber bei der Erstzertifizierung sowie für die fortlaufende Aufsicht.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Behandlung von ACJ OPS.1.165 über Leitlinien für die zuständige Aufsichtsbehörde und den Mieter für kurzfristiges Mieten in einem getrennten Regelsetzungsprozess.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Erarbeitung eines umfassenden Systems von Verfahren zur Gewährleistung einer harmonisierten Form der Durchführung von Vorfeldinspektionen in Übereinstimmung mit Teil-ARO.RAMP durch die Übertragung von bestehenden EASA SAFA-GM für die Qualifikation von Vorfeldinspektoren, der Bedingungen für Ausbildungseinrichtungen und der Verfahren für Vorfeldinspektionen und durch deren Ergänzung um diejenigen Teile, die infolge der Einführung der neuen Anforderungen, insbesondere derjenigen für die Vorfeldinspektionen bei in einem EASA-Land zertifizierten Betreibern, erforderlich werden.	OPS.087

Anhang III – Teil-ORO

I. Allgemeines

147. Teil-ORO wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen besteht aus acht Teilabschnitten, die weiter in Abschnitte mit allgemeinen Anforderungen und besonderen Anforderungen für den Flugbetrieb unterteilt sind:
148. Teil-ORO Teilabschnitt GEN, allgemeine Anforderungen, ergänzt durch:
- Teil-ORO Teilabschnitt AOC, spezifische Anforderungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses
 - Teil-ORO Teilabschnitt DEC, spezifische Anforderungen an Betreiber, die ihre Tätigkeit anmelden müssen;
 - Teil-ORO Teilabschnitt MLR, spezifische Anforderungen in Bezug auf Handbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen;
 - Teil-ORO Teilabschnitt SEC, spezifische Anforderungen in Bezug auf die Luftsicherheit;
 - Teil-ORO Teilabschnitt FC, spezifische Anforderungen an die Flugbesatzung;
 - Teil-ORO Teilabschnitt CC, spezifische Anforderungen an Flugbegleiter, und
 - Teil-ORO Teilabschnitt TC, spezifische Anforderungen an die technische Besatzung im HEMS-, HHO- oder NVIS-Flugbetrieb;
149. Teil-ORO Teilabschnitt GEN wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen umfasst zwei Abschnitte:
- Abschnitt 1 Allgemeines
 - Abschnitt 2 Managementsystem.
150. Die Anforderungen von Teil-ORO Teilabschnitt GEN stützen sich auf die hauptsächlichen CoRA-Empfehlungen und ICAO-Normen in Bezug auf Sicherheitsmanagementsysteme. Sie ergänzen die aufsichtsbehördlichen Anforderungen bezüglich der Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Zeugnissen und Zulassungen.
151. Der in der Stellungnahme vorgeschlagene Text spiegelt die Änderungen am ursprünglichen Vorschlag der Agentur (veröffentlicht in den NPAs 2008-22c und 2009-02c), sowie weitere Änderungen wider, die im Anschluss an die Analyse und Bewertung der Reaktionen auf das CRD vorgenommen wurden.

II. Konsultation

152. Die Begründung Teil-ARO enthält allgemeine Informationen über die Reaktionen auf die CRD zu Teil-AR und Teil-OR. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der 490 eingegangenen Reaktionen zu Teil-OR (CRD 2008-22c und 2009-02c), von denen ein Drittel die AMC und GM und zwei Drittel die IR betrafen.

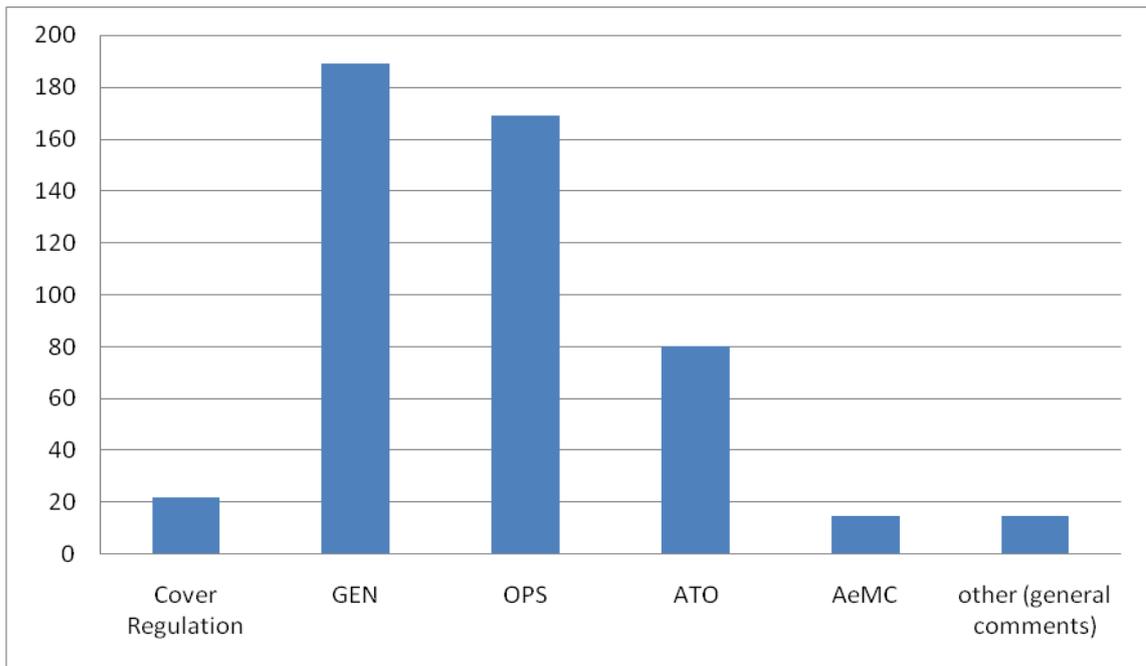


Abbildung 6: Reaktionen zu Teil-OR – Verteilung

153. Die Herkunft der Reaktionen ist nachfolgend aufgeschlüsselt. Angesichts der Tatsache, dass Reaktionen von Branchendachverbänden üblicherweise im Namen der einzelnen Mitglieder übermittelt werden, ist davon auszugehen, dass der globale Anteil der Branche in dieser Grafik unterrepräsentiert ist.

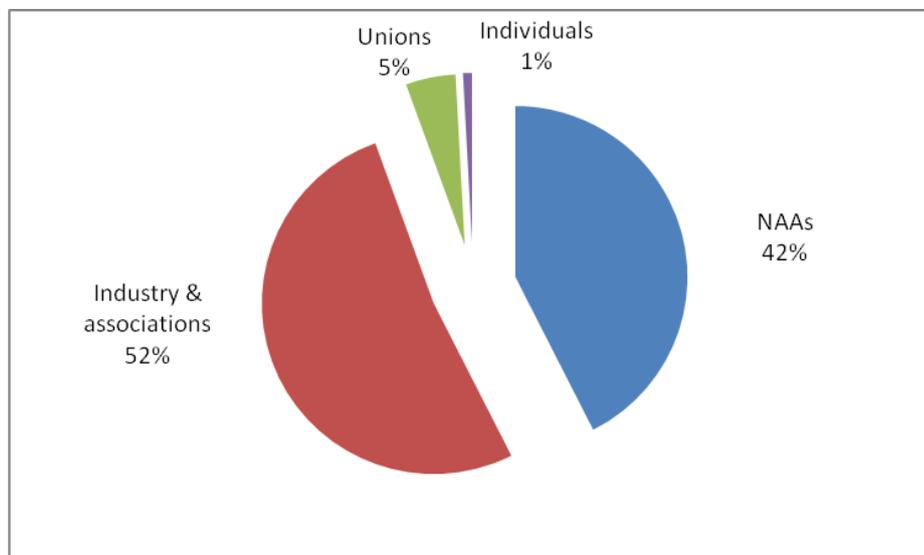


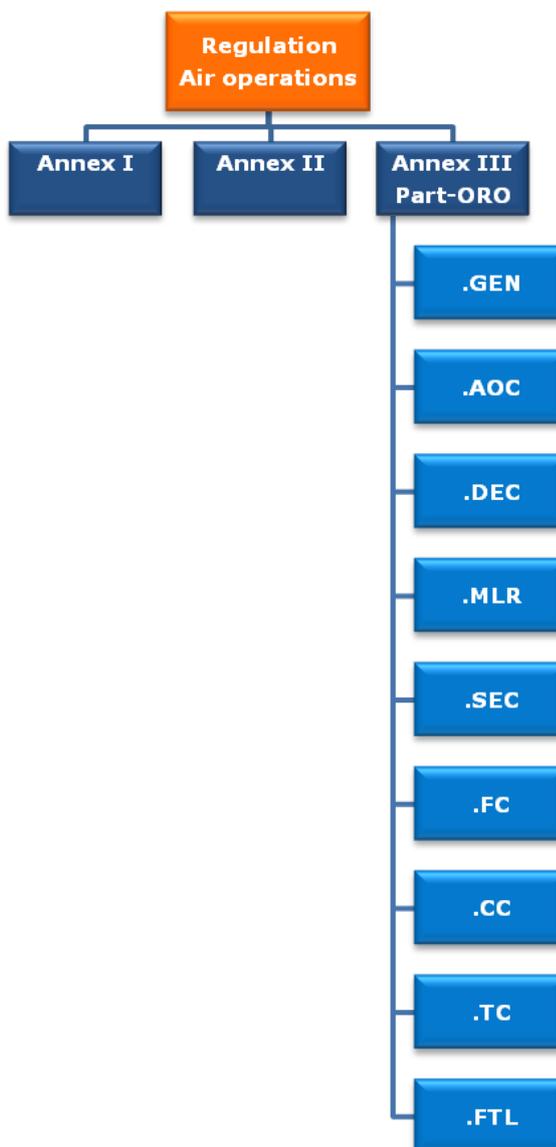
Abbildung 7: Reaktionen zu Teil-OR – Herkunft

154. Die Haupteinwände in den zum CRD eingegangenen Reaktionen werden in den nachfolgenden Absätzen behandelt.

III. Geltungsbereich und Anwendbarkeit

155. Teil-ORO, wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen bezieht sich auf die Zulassung und/oder fortlaufende Aufsicht über Luftverkehrsbetreiber, die nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder gewerblichen Flugbetrieb durchführen. Die überarbeitete Struktur für die Verordnung über den Flugbetrieb bündelt die relevanten organisationsbezogenen Anforderungen an den Flugbetrieb (Teil-ORO) in einem eigenen Anhang, der alle Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder gewerblichen Flugbetrieb enthält. Damit soll sichergestellt werden, dass die Vorschriften am Ende des Verabschiedungsprozesses für alle Arten von Flugbetrieb (CAT-Betrieb und nichtgewerblicher Flugbetrieb) präzise und konsistent sind. Aus diesem Grund wurde die Teilstruktur von Teil-ORO beibehalten, auch wenn dies zunächst aus der reinen CAT-Perspektive als unnötig erscheinen mag.
156. Es sei darauf hingewiesen, dass Anforderungen an Organisationen in Teil-ORO, die für anderen als CAT-Betrieb gelten sollen, vorläufig bleiben, bis die Stellungnahmen mit den einschlägigen technischen Anforderungen (z. B. Teil-NCC, Teil-NCO) verabschiedet sind.
157. Teilabschnitt GEN von Teil-ORO ist auf Teilabschnitt GEN der organisationsbezogenen Anforderungen für Flugpersonal (Teil-ORA) abgestimmt, mit zwei Ausnahmen:
- Die Bestimmungen über die Erklärung sind nur in den Vorschriften für den Flugbetrieb enthalten, und
 - um Übereinstimmung mit Teil-CAT und Teil-SPA zu gewährleisten, wurde in Teil-ORO der Begriff „Organisation“ durch „Betreiber“ ersetzt.
158. Teil-ORO Teilabschnitt GEN Abschnitt 1 ergänzt die Teil-ARO-Anforderungen bezüglich Ausstellung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Zeugnissen und Zulassungen. Teil-ORO Teilabschnitt GEN Abschnitt 2 definiert die Anforderungen an ein gemeinsames Managementsystem für die Überwachung der Einhaltung und das Sicherheitsmanagement.
159. Darüber hinaus enthält Teil-ORO Teilabschnitt GEN nun auch die Bestimmungen über die Pflichten des Betreibers, die bisher in Teil-OR Teilabschnitt OPS Abschnitt GEN (OR.OPS.GEN) enthalten waren. Die restlichen Abschnitte des ehemaligen Teilabschnitts OPS von Teil-OR sind jetzt als eigene Teilabschnitte enthalten. Diese werden zukünftig um einen neuen Teilabschnitt über die Beschränkung der Flugzeiten ergänzt werden (Teilabschnitt FTL).

Abbildung 8: Anhang III Teil-ORO



160. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, bleibt die Nummerierung (die letzten drei Ziffern) der ehemaligen Teil-OR Bestimmungen erhalten. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der Vorschriftenbezeichnungen gemäß CRD und gemäß dieser Stellungnahme in der Reihenfolge der Stellungnahme:

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
OR.GEN	Allgemeine Anforderungen	ORO.GEN	Teil-ORO Teilabschnitt Allgemeine Anforderungen
---	---	ORO.GEN.100	Geltungsbereich
OR.GEN.105	Zuständige Aufsichtsbehörde	ORO.GEN.105	Zuständige Aufsichtsbehörde
---	---	ORO.GEN.110	Verpflichtungen des Betreibers
OR.GEN.115	Antrag auf ein Zeugnis als Organisation	ORO.GEN.115	Antrag auf ein Betreiberzeugnis

CRD-Vorschriften- bezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriften- bezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
OR.GEN.120	Nachweisverfahren	ORO.GEN.120	Nachweisverfahren
OR.GEN.125	Zulassungsbedingungen und Rechte einer Organisation	ORO.GEN.125	Zulassungsbedingungen und Rechte eines Betreibers
OR.GEN.130	Änderungen bei der Zertifizierung unterliegenden Organisationen	ORO.GEN.130	Änderungen
OR.GEN.135	Fortlaufende Gültigkeit	ORO.GEN.135	Fortlaufende Gültigkeit
OR.GEN.140	Zugang	ORO.GEN.140	Zugang
OR.GEN.145	Erklärung	---	(jetzt in einem eigenen Teilabschnitt ORO.DEC)
OR.GEN.150	Feststellungen	ORO.GEN.150	Feststellungen
OR.GEN.155	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem	ORO.GEN.155	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem
OR.GEN.160	Meldung von Ereignissen	ORO.GEN.160	Meldung von Ereignissen
OR.GEN.200	Managementsystem	ORO.GEN.200	Managementsystem
OR.GEN.205	Auftragsvergabe und Beschaffung	ORO.GEN.205	Extern vergebene Tätigkeiten
OR.GEN.210	Personelle Anforderungen	ORO.GEN.210	Personelle Anforderungen
OR.GEN.215	Anforderungen an die Einrichtung	ORO.GEN.215	Anforderungen an die Einrichtung
OR.GEN.220	Führung von Aufzeichnungen	ORO.GEN.220	Führung von Aufzeichnungen
OR.OPS	Teil-OR Teilabschnitt OPS Flugbetrieb	---	(alle Abschnitte als Teilabschnitte enthalten)
OR.OPS.GEN	Abschnitt: Allgemeine Anforderungen	---	---
OR.OPS.GEN.100	Geltungsbereich	---	(in ORO.GEN als 005 aufgenommen)
OR.OPS.GEN.105	Verpflichtungen des Betreibers	---	(in ORO.GEN als 110 aufgenommen)
OR.OPS.AOC	Abschnitt: Zertifizierung von Luftverkehrsbetreibern	ORO.AOC	Teil-ORO Teilabschnitt Zertifizierung von Luftverkehrsbetreibern
OR.OPS.AOC.100	Beantragung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses	ORO.AOC.100	Beantragung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses
OR.OPS.AOC.105	Betriebsspezifikationen und Rechte eines AOC-Inhabers	ORO.AOC.105	Betriebsspezifikationen und Rechte eines AOC-Inhabers
OR.OPS.AOC.110	An- und Vermieten	ORO.AOC.110	An- und Vermieten
OR.OPS.AOC.115	Codeshare-Vereinbarungen	ORO.AOC.115	Codeshare-Vereinbarungen
OR.OPS.AOC.120	AOC-Zulassungen für Teil-CC-Ausbildung und die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen	ORO.AOC.120	AOC-Zulassungen für Teil-CC-Ausbildung und die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen
OR.OPS.AOC.125	Nichtgewerblicher Betrieb von Luftfahrzeugen, für den ein AOC erforderlich ist	ORO.AOC.125	Nichtgewerblicher Betrieb von Luftfahrzeugen, für den ein AOC erforderlich ist
OR.OPS.AOC.130	Flugdatenanalyse – Flugzeuge	ORO.AOC.130	Flugdatenanalyse – Flugzeuge
OR.OPS.AOC.135	Personelle Anforderungen	ORO.AOC.135	Personelle Anforderungen
OR.OPS.AOC.140	Anforderungen an die Einrichtungen	ORO.AOC.140	Anforderungen an die Einrichtungen
OR.OPS.AOC.150	Dokumentationsanforderungen	ORO.AOC.150	Dokumentationsanforderungen
OR.OPS.DEC	Abschnitt: Erklärung des Luftverkehrsbetreibers	ORO.DEC	Teil-ORO Teilabschnitt Erklärung

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
OR.OPS.DEC.100	Erklärung	ORO.DEC.100	Erklärung
OR.OPS.DEC.105	Inhalt der Erklärung	---	---
OR.OPS.MLR	Abschnitt: Handbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen	ORO.MLR	Teil-ORO Teilabschnitt Handbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen
OR.OPS.MLR.100	Betriebshandbuch – Allgemeines	ORO.MLR.100	Betriebshandbuch – Allgemeines
OR.OPS.MLR.101	Betriebshandbuch – Struktur für den gewerblichen Flugbetrieb und NC SPO mit CMPA	ORO.MLR.101	Betriebshandbuch – Struktur für den gewerblichen Flugbetrieb und NC SPO mit CMPA
OR.OPS.MLR.105	Mindestausrüstungsliste (MEL)	ORO.MLR.105	Mindestausrüstungsliste (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Bordbuch	ORO.MLR.110	Bordbuch
OR.OPS.MLR.115	Führung von Aufzeichnungen	ORO.MLR.115	Führung von Aufzeichnungen
OR.OPS.SEC	Abschnitt: Sicherheit	ORO.SEC	Teil-ORO Teilabschnitt Sicherheit
OR.OPS.SEC.100.A	Sicherung des Cockpits	ORO.SEC.100.A	Sicherung des Cockpits
OR.OPS.SEC.100.H	Sicherung des Cockpits	ORO.SEC.100.H	Sicherung des Cockpits
OR.OPS.FC	Abschnitt: Flugbesatzung	ORO.FC	Teil-ORO Teilabschnitt Flugbesatzung
OR.OPS.FC.005	Geltungsbereich	ORO.FC.005	Geltungsbereich
OR.OPS.FC.100	Zusammensetzung der Flugbesatzung	ORO.FC.100	Zusammensetzung der Flugbesatzung
OR.OPS.FC.105	Ernennung zum verantwortlichen Luftfahrzeugführer/Kommand anten	ORO.FC.105	Ernennung zum verantwortlichen Luftfahrzeugführer/ Kommandanten
OR.OPS.FC.110	Flugingenieur	ORO.FC.110	Flugingenieur
OR.OPS.FC.115	CRM-Schulung (Crew Resource Management – effektives Arbeiten als Besatzung)	ORO.FC.115	CRM-Schulung (Crew Resource Management – effektives Arbeiten als Besatzung)
OR.OPS.FC.120	Betreiber-Umschulung	ORO.FC.120	Betreiber-Umschulung
OR.OPS.FC.125	Unterschiedsschulung und Vertrautmachen	ORO.FC.125	Unterschiedsschulung und Vertrautmachen
OR.OPS.FC.130	Wiederkehrende Schulung	ORO.FC.130	Wiederkehrende Schulung
OR.OPS.FC.135	Befähigung des Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz	ORO.FC.135	Befähigung des Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz
OR.OPS.FC.140	Einsatz auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster oder mehr als einer Luftfahrzeugbaureihe	ORO.FC.140	Einsatz auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster oder mehr als einer Luftfahrzeugbaureihe
OR.OPS.FC.145	Durchführung der Schulungen	ORO.FC.145	Durchführung der Schulungen
OR.OPS.FC.200	Zusammensetzung der Flugbesatzung	ORO.FC.200	Zusammensetzung der Flugbesatzung
OR.OPS.FC.205	Kommandantenlehrgang	ORO.FC.205	Kommandantenlehrgang
OR.OPS.FC.215	CRM-Grundsulung des Betreibers (Crew Resource Management – effektives Arbeiten als Besatzung)	ORO.FC.215	CRM-Grundsulung des Betreibers (Crew Resource Management – effektives Arbeiten als Besatzung)
OR.OPS.FC.220	Betreiber-Umschulung und -Überprüfung	ORO.FC.220	Betreiber-Umschulung und -Überprüfung
OR.OPS.FC.230	Wiederkehrende Schulung und Überprüfung	ORO.FC.230	Wiederkehrende Schulung und Überprüfung

CRD-Vorschriften-bezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriften-bezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
OR.OPS.FC.240	Einsatz auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster oder mehr als einer Luftfahrzeugbaureihe	ORO.FC.240	Einsatz auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster oder mehr als einer Luftfahrzeugbaureihe
OR.OPS.FC.235	Befähigung des Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz	ORO.FC.235	Befähigung des Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz
OR.OPS.FC.245.A	Alternatives Schulungs- und Qualifizierungsprogramm	ORO.FC.245.A	Alternatives Schulungs- und Qualifizierungsprogramm
OR.OPS.FC.255.A	Kommandanten mit einer Lizenz für Berufspiloten (Flugzeug) (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Kommandanten mit einer Lizenz für Berufspiloten (Flugzeug) (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Kommandanten mit einer Lizenz für Berufspiloten (Flugzeug) (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Kommandanten mit einer Lizenz für Berufspiloten (Flugzeug) (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Wiederkehrende Schulung und Überprüfung – Befähigungsüberprüfung durch den Betreiber	ORO.FC.330	Wiederkehrende Schulung und Überprüfung – Befähigungsüberprüfung durch den Betreiber
OR.OPS.FC.201.A	Ablösung von Flugbesatzungsmitgliedern während des Flugs	ORO.FC.201.A	Ablösung von Flugbesatzungsmitgliedern während des Flugs
OR.OPS.CC	Abschnitt: Kabinenbesatzung	ORO.CC	Teil-ORO Teilabschnitt Kabinenbesatzung
OR.OPS.CC.005	Geltungsbereich	ORO.CC.005	Geltungsbereich
OR.OPS.CC.100	Anzahl und Zusammensetzung der Kabinenbesatzung	ORO.CC.100	Anzahl und Zusammensetzung der Kabinenbesatzung
OR.OPS.CC.110	Bedingungen für die Übertragung von Aufgaben	ORO.CC.110	Bedingungen für die Übertragung von Aufgaben
OR.OPS.CC.115	Durchführung von Ausbildungslehrgängen und entsprechende Überprüfung	ORO.CC.115	Durchführung von Ausbildungslehrgängen und entsprechende Überprüfung
OR.OPS.CC.120	Erstausbildungslehrgang	ORO.CC.120	Erstausbildungslehrgang
OR.OPS.CC.125	Luftfahrzeugmuster-spezifische Ausbildung und Betreiber-Umschulung	ORO.CC.125	Luftfahrzeugmuster-spezifische Ausbildung und Betreiber-Umschulung
OR.OPS.CC.130	Unterschiedsschulung	ORO.CC.130	Unterschiedsschulung
OR.OPS.CC.135	Vertrautmachen	ORO.CC.135	Vertrautmachen
OR.OPS.CC.140	Wiederkehrende Schulung	ORO.CC.140	Wiederkehrende Schulung
OR.OPS.CC.145	Auffrischungsschulung	ORO.CC.145	Auffrischungsschulung
OR.OPS.CC.200	Anzahl und Zusammensetzung der Kabinenbesatzung	ORO.CC.200	Anzahl und Zusammensetzung der Kabinenbesatzung
OR.OPS.CC.205	Minimale Anzahl von Flugbegleitern unter unvorhersehbaren Umständen und beim Bodenbetrieb	ORO.CC.205	Normaler Bodenbetrieb und unvorhersehbare Umstände
OR.OPS.CC.210	Bedingungen für die Übertragung von Aufgaben	ORO.CC.210	Bedingungen für die Übertragung von Aufgaben
OR.OPS.CC.215	Durchführung von Ausbildungslehrgängen und entsprechende Überprüfung	ORO.CC.215	Durchführung von Ausbildungslehrgängen und entsprechende Überprüfung
OR.OPS.CC.250	Einsatz auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster oder mehr als einer Luftfahrzeugbaureihe	ORO.CC.250	Einsatz auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster oder mehr als einer Luftfahrzeugbaureihe
OR.OPS.CC.255	Betrieb mit nur einem Flugbegleiter	ORO.CC.255	Betrieb mit nur einem Flugbegleiter
OR.OPS.CC.260	Leitender Flugbegleiter	ORO.CC.260	Leitender Flugbegleiter

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
OR.OPS.TC	Abschnitt: Technische Besatzung im HEMS-, HHO- oder NVIS-Flugbetrieb	ORO.TC	Teil-ORO Teilabschnitt Technische Besatzung im HEMS-, HHO- oder NVIS-Flugbetrieb
OR.OPS.TC.100	Geltungsbereich	ORO.TC.100	Geltungsbereich
OR.OPS.TC.105	Bedingungen für die Übertragung von Aufgaben	ORO.TC.105	Bedingungen für die Übertragung von Aufgaben
OR.OPS.TC.110	Schulung und Überprüfung	ORO.TC.110	Schulung und Überprüfung
OR.OPS.TC.115	Erstausbildung	ORO.TC.115	Erstausbildung
OR.OPS.TC.120	Betreiber-Umschulung	ORO.TC.120	Betreiber-Umschulung
OR.OPS.TC.125	Unterschiedsschulung	ORO.TC.125	Unterschiedsschulung
OR.OPS.TC.130	Flüge zum Vertrautmachen	ORO.TC.130	Flüge zum Vertrautmachen
OR.OPS.TC.135	Wiederkehrende Schulung	ORO.TC.135	Wiederkehrende Schulung
OR.OPS.TC.140	Auffrischungsschulung	ORO.TC.140	Auffrischungsschulung
Teil-OR	Anhänge	Teil-ORO	Anhänge
Teil-OR Anlage I	Erklärungsvordruck	Teil-ORO Anlage I	Erklärungsvordruck

Tabelle 4: Gegenüberstellung CRD-Stellungnahme/Teil-ORO

ORO.GEN Abschnitt 1 – Allgemeines

161. Die IR in Abschnitt 1 enthalten allgemeine Anforderungen an Organisationen, insbesondere im Zusammenhang mit Erstzertifizierung und Aufsicht. Diese bilden das Gegenstück zu den entsprechenden behördlichen Anforderungen in Teil-ARO Teilabschnitt GEN Abschnitt 1 und 3. Sie basieren auf den hochrangigen Anforderungen der Grundverordnung. Im Einklang mit Änderungen an ARO.GEN wurden zwei neue Absätze mit organisationsbezogenen Anforderungen in Bezug auf zu ergreifende Maßnahmen als sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem (ORO.GEN.155) sowie in Bezug auf die Meldung von Ereignissen (ORO.GEN.160) hinzugefügt. Die neue ORO.GEN.155 enthält die Anforderung an Organisationen, die von der Agentur herausgegebenen Lufttüchtigkeits- und Sicherheitsrichtlinien einzuhalten, wobei die letzteren auf Regelsetzungsprozess 21.039, „Betriebseignungsdaten“ zurückgehen.²⁶

Bez. Teil-ORO	Titel	entsprechende ARO
ORO.GEN.105	Zuständige Aufsichtsbehörde	n. zutr.
ORO.GEN.115	Antrag auf ein Zeugnis als Organisation	ARO.GEN.310 Buchstabe a
ORO.GEN.120	Nachweisverfahren	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Zulassungsbedingungen und Rechte einer	ARO.GEN.310 Buchstabe b

²⁶ CRD 2009-01, vgl. [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

	Organisation	
ORO.GEN.130	Änderungen bei Organisationen	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Fortlaufende Gültigkeit	ARO.GEN.310 Buchstabe b
ORO.GEN.140	Zugang	Mantelregulierung Artikel 4 Absatz 5
ORO.GEN.150	Feststellungen	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Meldung von Ereignissen	ARO.GEN.135

Tabelle 5: Entsprechung zwischen ARO.GEN und ORO

162. Entsprechend den Änderungen an der Vorschriftenstruktur sind die beiden Durchführungsbestimmungen, die bisher in OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 und OR.OPS.GEN.105) enthalten waren, jetzt in ORO.GEN enthalten. **ORO.GEN.110** definiert Pflichten des Betreibers für den sicheren Betrieb eines Luftfahrzeugs, einschließlich der Anforderung zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines Systems zur Ausübung der betrieblichen Steuerung über jeden Flug unter den Bedingungen der Erklärung oder des Zeugnisses, die auf bestehenden Vorschriften beruhen, d. h. EU-OPS und JAR-OPS 3, mit den folgenden wesentlichen Unterschieden:
- Das Checklistensystem muss Grundsätze, die den menschlichen Faktor betreffen, einhalten, wie in ICAO Anhang 6 Teil I, II und III festgelegt. Darüber hinaus muss es die neueste Dokumentation der Luftfahrzeughersteller berücksichtigen; dieser zusätzliche Text wurde aufgrund von Kommentaren von Beteiligten hinzugefügt.
 - Der Betreiber wird verpflichtet, gemäß ICAO Anhang 6 Teil II Abschnitt 3 Flugplanungsverfahren im Betriebshandbuch anzugeben.
163. Mehrere Flugdienstberaterverbände haben darum gebeten, Vorschriften für die Lizenzierung von Flugdienstberatern einzuführen. Dies war jedoch nicht möglich, da es außerhalb des Geltungsbereichs der NPA liegt. Die NPA hat bestehende Anforderungen übernommen; weder EU-OPS, JAR-OPS 3 noch die Grundverordnung enthalten eine solche Anforderung. Der vorgeschlagene Text steht im Einklang mit ICAO Anhang 6, in dem festgelegt ist, dass es dem Betreiber freisteht, ein Verfahren zur Kontrolle einzuführen, das den Einsatz von Flugbetriebsbeauftragten oder Flugdienstberatern vorschreibt, jedoch ist ein solches Verfahren nicht vorgeschrieben. Gemäß ICAO Anhang 6 kann der Betreiberstaat, wenn Flugbetriebsbeauftragte/Flugdienstberater eingesetzt werden, vorschreiben (muss es aber nicht), dass Flugbetriebsbeauftragte oder Flugdienstberater eine Lizenz erwerben müssen.
164. Die Definition von „Hauptgeschäftssitz“ im Hinblick auf die Festlegung der zuständigen Aufsichtsbehörde gemäß **ORO.GEN.105** stimmt jetzt mit der Definition in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung)²⁷ überein, wie sie auch in

²⁷ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der

der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 127/2010, übernommen wurde²⁸. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass lizenzierte Luftfahrtunternehmen im Rahmen ihres AOC gemäß Teilabschnitt G von Anhang 1 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, „Teil-M“, zugelassen sein müssen. Dieser Definition liegt allerdings die Annahme zugrunde, dass die hauptsächlichen Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle einer Organisation im selben Mitgliedstaat liegen. Während sich die Agentur der Vorteile einer Anwendung gemeinsamer Definitionen für verschiedene Verordnungen bewusst ist, ist sie andererseits der Meinung, dass die aus der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 übernommene Definition Umsetzungsprobleme mit sich bringen wird. Sie empfiehlt daher eine Überprüfung dieser Definition für alle betroffenen EASA-Verordnungen, einschließlich der Lufttüchtigkeitsvorschriften. Bei dieser Überprüfung sollte der Standort des technischen Managements der Organisation im Hinblick auf die gemäß der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zugelassene Tätigkeit als Hauptkriterium für die Bestimmung des Hauptgeschäftssitzes einer Organisation bei der Festlegung der zuständigen Aufsichtsbehörde herangezogen werden.

165. **ORO.GEN.115** definiert das Antragsverfahren für ein Zeugnis als Organisation. Aufgrund von NPA-Kommentaren von Beteiligten wurde der mit der NPA 2008-22c gemachte Vorschlag eines einzigen Zeugnisses als Organisation nicht aufrechterhalten, und gleichzeitig wird mit Teil-ORO kein Standard-Antragsformular vorgeschlagen. Bezüglich des letzteren Punkts äußerten Mitgliedstaaten Bedenken wegen der Auswirkungen der Vorschrift eines Standard-Antragsformulars auf unterschiedliche administrative Systeme, die bereits im Rahmen derzeit geltender Vorschriften bestehen. Bezüglich der Frage der Erteilung eines „einzigen Zeugnisses“ ist die Agentur der Meinung, dass die Hauptziele erreicht werden können, ohne die Erteilung eines einzigen Zeugnisses als Organisation vorzuschreiben: Das Zeugnis, das nur die Bescheinigung des Zertifizierungsverfahrens ist, kann die Form eines einzigen Dokuments oder verschiedener Dokumente haben. Es geht vor allen Dingen darum, sicherzustellen, dass die zuständigen Aufsichtsbehörden die Aufsicht über Organisationen, die mehrere Zulassungen besitzen, in der effizientesten Weise ausführen können²⁹. Diesbezüglich sind Anforderungen an ein gemeinsames Managementsystem, das für alle Arten von Organisationen gilt, unerlässlich.
166. **ORO.GEN.120** definiert das Verfahren für die Genehmigung alternativer Nachweisverfahren, das für Organisationen gilt, die Inhaber eines Zeugnisses gemäß Teil-ORO sind. Während des Konsultationsprozesses wurden Bedenken bezüglich der alternativen Nachweisverfahren angemeldet, die von Organisationen angewandt werden, die nur einer Verpflichtung zur Abgabe einer Erklärung unterliegen. Die Agentur stellt fest, dass die Grundverordnung keine gesetzliche

Gemeinschaft (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR) *ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3–20*.

²⁸ Verordnung (EU) Nr. 127/2010 der Kommission vom 5. Februar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 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 (Text von Bedeutung für den EWR); *ABl. L 40 vom 13.2.2010, S. 4–50*.

²⁹ Kriterien für die „Anrechnung“ von Audit-Elementen für die Aufsicht über Organisationen, die mehr als eine Zulassung besitzen, werden mit den AMC für ARO.GEN.305 vorgelegt.

Grundlage dafür bietet, solche Organisationen zu verpflichten, dasselbe Genehmigungsverfahren für alternative Nachweisverfahren anzuwenden, wie es für zertifizierte Organisationen gilt. Eine Genehmigung alternativer Nachweisverfahren kann es nur geben, wenn diese einem Zeugnis oder einer Zulassung beigefügt ist, wobei solche Nachweisverfahren dann als die Grundlage für die Genehmigung gelten. Bei Organisationen, die der Verpflichtung zur Abgabe einer Erklärung unterliegen, gilt dagegen das Genehmigungsverfahren im Falle von alternativen Nachweisverfahren für ein AMC, die direkt mit einer spezifischen Zulassung zusammenhängen, die solche Organisationen gemäß Teil-SPA innehaben. Bezüglich der Möglichkeit von Berufsverbänden oder Vertretungsorganisationen von Beteiligten, die nicht Inhaber eines Zeugnisses als Organisation gemäß der Grundverordnung und ihren IR sind, alternative Nachweisverfahren zu verwenden, sind solche Organisationen nicht gezwungen, die Genehmigung solcher alternativen Verfahren zu beantragen, solange sie keiner Verpflichtung zur Einhaltung gemäß der Grundverordnung und ihren IR unterliegen.

167. Aufgrund von Reaktionen von Beteiligten aus der Branche wird die Agentur einen weiteren Regelsetzungsprozess einleiten, um eine Methodik zu erarbeiten, mit der nachgewiesen werden kann, dass das Sicherheitsziel der Durchführungsbestimmung erreicht wird, wenn die Genehmigung eines alternativen Nachweisverfahrens beantragt wird.
168. In **ORO.GEN.130**, „Änderungen bei Organisationen, die einer Zertifizierung unterliegen“, ist näher definiert, bei welchen Änderungen bezüglich des Managementsystems der Organisation eine vorherige Genehmigung erforderlich ist, um den Aufwand für Organisationen und Behörden zu verringern: Im Hinblick auf das Managementsystem sind Änderungen, die eine vorherige Genehmigung erfordern, jetzt genauer als solche definiert, die sich auf die Linien der Verantwortlichkeit und Rechenschaftspflicht und/oder die Sicherheitsrichtlinien auswirken. Der Vorschlag der Agentur für ORO.GEN.130 sowie die entsprechenden ARO-Bestimmungen unterscheiden sich nicht substantiell von den Konstrukten der „indirekten Genehmigung“ oder „für die zuständige Aufsichtsbehörde annehmbaren Änderungen“: Nach der Erstzertifizierung prüft die zuständige Aufsichtsbehörde die Einhaltung der geltenden Anforderungen und genehmigt das Managementsystem der Organisation, einschließlich des betrieblichen Kontrollsystems, sowie deren Verfahren für den Behandlung von Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen. Danach gibt es nur noch Änderungen, die entweder einer vorherigen Genehmigung bedürfen, oder solche, die wie mit der zuständigen Aufsichtsbehörde vereinbart behandelt werden können. Die vorgeschlagenen Vorschriften sind auch in Bezug auf die Umsetzung einer leistungsorientierten Aufsicht besser geeignet: Bei der Erstzertifizierung kann sich eine Organisation mit der zuständigen Aufsichtsbehörde darüber verständigen, welche Änderungen innerhalb der Grenzen von ORO.GEN.130 keine vorherige Genehmigung erfordern. Mit zunehmender „Reife“ der Organisation kann der Umfang dieser Änderungen erweitert werden, sofern sie im Rahmen der Einschränkungen der Durchführungsbestimmung bleiben.
169. Die zuständigen Aufsichtsbehörden mehrerer Mitgliedstaaten haben sich zur unbegrenzten Gültigkeit von Zeugnissen geäußert und Bedenken bezüglich einer möglicherweise mangelnden wirksamen Kontrolle nicht auslaufender Zeugnisse

angemeldet. Die Agentur stellt hierzu fest, dass die unbegrenzte Gültigkeit von Zeugnissen heute im Bereich der Lufttüchtigkeit praktisch allgemein anerkannt ist. Die fortlaufende Gültigkeit von Zeugnissen einer Organisation unterliegt der fortlaufenden Aufsicht seitens der zuständigen Aufsichtsbehörde. Der Vorschlag der Agentur sieht eine fortlaufende Überwachung durch Audits, Überprüfungen und Inspektionen in Intervallen vor, die sich nach den bisherigen Aufsichtsergebnissen richten, und die auf Risikoelemente achtet. Wenn Zeugnisse eine beschränkte Gültigkeitsdauer hätten, könnte bei den zuständigen Aufsichtsbehörden die Tendenz entstehen, Audits und Inspektionen bis kurz vor Ablauf des Zeugnisses hinauszuschieben. Teil-ARO enthält die notwendigen Elemente, die es den zuständigen Aufsichtsbehörden ermöglichen, bezüglich Zeugnissen bei Bedarf jederzeit tätig zu werden, wenn es Hinweise auf eine ernsthafte Gefährdung der Sicherheit gibt. Darüber hinaus können Mitgliedstaaten mittels Sanktionen Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen, wie dies in ihren einzelstaatlichen Vorschriften geregelt ist, mit denen Artikel 68 der Grundverordnung umgesetzt wurde.

170. Es wurde eine neue IR, ORO.GEN.160, „Meldung von Ereignissen“, für alle Teil-ORO unterliegenden Organisationen aufgenommen, die auf die geltenden Rechtsvorschriften verweist und Anforderungen bezüglich Berichten festlegt, einschließlich Berichten an die für die Auslegung von Luftfahrzeugen zuständige Organisation. Der Wortlaut basiert auf bestehenden Anforderungen in den Lufttüchtigkeitsvorschriften. Die zu meldenden Ereignisse sind diejenigen, die letztlich den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen gefährden, also nicht Flugsicherheitsrisiken, die im Rahmen des internen Systems zur Meldung von Ereignissen zu behandeln sind und die unter ORO.GEN.200 Buchstabe a Absatz 3 fallen. Aufgrund von CRD-Reaktionen wurden die Anforderungen überprüft: In erstmaligen Berichten, die innerhalb von 72 Stunden, nachdem die Organisation das Ereignis festgestellt hat, vorgelegt werden müssen, brauchen keine Details dazu angegeben werden, wie die Organisation ein erneutes Auftreten zu verhindern beabsichtigt, da für die Festlegung solcher Maßnahmen mehr Zeit erforderlich sein kann.

ORO.GEN Abschnitt 2 – Managementsystem

171. Die Agentur schlägt vor, denjenigen allgemeinen organisationsbezogenen Anforderungen, die das Managementsystem von Organisationen betreffen, einen eigenen Abschnitt zu widmen. Diese Anforderungen leiten sich hauptsächlich von denjenigen bereits bestehender einschlägiger Normen wie den JAR her. Sie betreffen die Notwendigkeit, qualifiziertes Personal einzusetzen, insbesondere für die Sicherstellung, dass die Organisation die einschlägigen Anforderungen erfüllt. Die bestehenden Anforderungen betreffen auch die Notwendigkeit geeigneter Einrichtungen für die Durchführung der erforderlichen Aufgaben und die Notwendigkeit, Aufzeichnungen über alle Tätigkeiten zu führen, die gemäß den geltenden Vorschriften durchgeführt werden.
172. Dieser Abschnitt ist auch der geeignete Ort für die Umsetzung der ICAO-Normen über Sicherheitsmanagementsysteme (SMS)³⁰. Die Agentur ist der Meinung, dass diese nicht mittels einer zusätzlichen Managementsystem-Anforderung umgesetzt

³⁰ ICAO Anhang 1 Anlage 4/ICAO Anhang 6 Anlage 7, „Rahmen für Sicherheitsmanagementsysteme“.

werden sollten, die den bestehenden Vorschriften überlagert wird, gleichgültig, ob sie sich auf die Finanzen, die Qualität oder eine sonstige Aufgabe eines Leiters einer Organisation beziehen. Die Forderung nach einem Sicherheitsmanagementsystem, das von den anderen Systemen getrennt ist, könnte als bloße zusätzliche präskriptive Vorschrift betrachtet werden und die Gefahr mit sich bringen, dass Organisationen versuchen, ihre zuständige Aufsichtsbehörde durch den Nachweis zufriedenzustellen, dass sie in ihrer Organisation alle verlangten präskriptiven Elemente eingeführt haben. Dies wäre nicht im Sinne einer Umsetzung leistungsbasierter Vorschriften, wie sie die ICAO zur Förderung der Umsetzung von SMS-Grundsätzen anwendet.

173. Stattdessen schlägt die Agentur vor, eine Liste der Punkte zu erstellen, mit denen sich die Organisationen befassen müssen. Die vorgeschlagenen Anforderungen basieren daher auf dem Gedanken, dass die Sicherheit wie auch die Einhaltung der Vorschriften eine Angelegenheit aller Mitarbeiter und für alle Tätigkeiten der Organisation sein sollte. Die Anforderungen werden daher in einer Weise präsentiert, die es der Organisation erlaubt, sie in der für sie geeigneten Weise und unter Berücksichtigung ihres eigenen Geschäftsmodells anzuwenden. Insbesondere würden die Anforderungen die Umsetzung eines integrierten Managementsystems ermöglichen, in dem Sicherheit ein Parameter ist, der bei jeder einzelnen Entscheidung berücksichtigt werden muss, und nicht eine Schaffung paralleler Managementsysteme. Ein integriertes Management erlaubt es Führungskräften, alle relevanten Einflüsse auf ihre Organisation wie z. B. die strategische Ausrichtung der Geschäftstätigkeit, einschlägige Rechtsvorschriften und Normen, interne Richtlinien und Unternehmenskultur, Risiken und Gefährdungen, Anforderungen an die Ressourcen und die Bedürfnisse derjenigen, die von den verschiedenen Aspekten des Betriebs einer Organisation betroffen sind, zu berücksichtigen.
174. Hinsichtlich der Qualitätssysteme schlägt die Agentur vor, das zu beherzigen, worauf es der Aufsichtsbehörde wirklich ankommt, wenn sie die Organisationen zur Umsetzung eines Qualitätssystems verpflichtet: Einhaltung der Vorschriften. Es kann in der Tat ein Qualitätssystem für die Erfüllung verschiedener Anforderungen verwendet werden. Die Agentur ist der Meinung, dass es notwendig ist, die Überwachung der Einhaltung einfach im Rahmen der Anforderungen an ein Managementsystem zu verlangen. Die vorgeschlagenen Anforderungen bieten daher die Möglichkeit, die ICAO-SMS-Standards umzusetzen, ohne die Organisation zu verpflichten, ihr Geschäftsmodell zu ändern.
175. Die vorgeschlagenen Anforderungen an ein Managementsystem sind für unterschiedliche Organisationen geeignet, ungeachtet ihrer Größe, der Natur oder Komplexität ihrer Tätigkeiten und des Geschäftsmodells, das sie anwenden möchten, womit eine angemessene Anwendung gewährleistet ist. Die Agentur schlägt weiterhin vor, dass Organisationen, die einen Teil ihrer Tätigkeiten vorbehaltlich der vorliegenden vorgeschlagenen Anforderungen im Unterauftrag vergeben möchten, weiter die Verantwortung für die Einhaltung der geltenden Vorschriften tragen sollen. Dies ist notwendig, um sicherzustellen, dass Organisationen vollständig für die Tätigkeiten verantwortlich bleiben, die der Zertifizierung unterliegen.

176. Es wird vorgeschlagen, dass die Anforderungen an ein Managementsystem für alle Organisationen gelten, die unter diese organisationsbezogenen Anforderungen fallen. Beim Entwurf der Anforderungen an ein Managementsystem hat die Agentur geprüft, was bereits für entsprechende ursprüngliche und fortlaufende Lufttüchtigkeitsorganisationen galt, um die Kompatibilität mit diesen zu überprüfen, wobei der Wortlaut von bereits geltenden Vorschriften soweit möglich beibehalten wurde. Die Agentur möchte zukünftig Vorschriften für die Umsetzung der ICAO-SMS-Standards für andere Arten von Organisationen vorschlagen. Soweit möglich, wird sich die Agentur bemühen, die Anforderungen möglichst ähnlich denjenigen der vorgeschlagenen organisationsbezogenen Anforderungen zu gestalten. Dies wird eine optimierte Umsetzung der ICAO-Normen erleichtern, insbesondere für Organisationen, deren Aktivitäten sich auf mehrere Luftfahrtbereiche erstrecken.
177. Beim Entwurf dieser vorgeschlagenen Anforderungen hat sich die Agentur bemüht, Konsistenz zwischen den für die verschiedenen Arten von Organisationen geltenden Anforderungen zu wahren. Daher hat die Agentur die in JAR-FCL 1, 2 und 3, in EU-OPS, in den AMC und GM zu JAR-OPS 1 und JAR-OPS 3 festgelegten Anforderungen sorgfältig geprüft. Diese Normen enthielten die Anforderungen, die Organisationen im Geltungsbereich der vorgeschlagenen organisationsbezogenen Anforderungen einhalten müssen. Sodann hat die Agentur, um übergreifende Konsistenz zu erreichen, die einschlägigen Anforderungen in den IR untersucht, die bereits für Lufttüchtigkeitsorganisationen galten. Die Agentur hat dann in ihrer NPA den Wortlaut vorgeschlagen, der für alle Organisationen am besten geeignet schien, und diesen, wo erforderlich, um Anforderungen für bestimmte Arten von Organisationen ergänzt.
178. Die Agentur hat diese vorgeschlagenen Vorschriften um andere Vorschriften auf der Grundlage von ICAO-Normen ergänzt, die in den im vorigen Absatz genannten Normen noch nicht enthalten waren. Dies betrifft z. B. die SMS-Anforderungen der ICAO.
179. Während der Konsultationsphase hat die Agentur die Verfahrensweise für die Erarbeitung der vorgeschlagenen Anforderungen an ein Managementsystem ausführlich erläutert. Die anfänglichen Kommentare von Beteiligten zeigten, dass die vorgeschlagenen Vorschriften nicht vollständig verstanden worden waren. Daher hat die Agentur mit Unterstützung der Überarbeitungsgruppe den vorgeschlagenen Text überprüft, um ihn klarer zu machen.
180. Die Agentur fand es auch bemerkenswert, dass sie von einigen Beteiligten ermuntert wurde, den eingeschlagenen Weg in Richtung leistungsbasierter Vorschriften weiter zu verfolgen. Die Agentur hält es jedoch nicht für klug, in der gegenwärtigen Phase vollständig leistungsbasierte Vorschriften vorzuschlagen, und ist der Meinung, dass eine kontinuierliche Verbesserung der Vorschriften entsprechend der seitens der Organisationen gemachten Fortschritte den Weg zu leistungsbasierten Vorschriften ebnet wird.
181. Die vorgeschlagenen Anforderungen unterscheiden sich zwar im Wortlaut, sind jedoch inhaltlich vollständig konform mit ICAO. Eine Entsprechungstabelle mit den vorgeschlagenen Anforderungen und den zugehörigen AMC und GM in Teil-OR(O) und den einschlägigen ICAO-Normen wurde mit Anhang III der Erläuterungen zum CRD „organisationsbezogene Anforderungen“ zur Verfügung gestellt (2008-22c

UND 2009-02c)³¹. Die 37. ICAO-Versammlung, die im September/Oktober 2010 abgehalten wurde, bekräftigte die Erstellung eines neuen Anhangs bezüglich des Sicherheitsmanagements, Anhang 19, der voraussichtlich die allgemeinen SMS-Standards enthalten wird, die für alle Organisationen gelten. Dies entspricht der ganzheitlichen Verfahrensweise, die die EASA in ihrer NPA zu den behördlichen und organisationsbezogenen Anforderungen vorgeschlagen hat. Nach der Veröffentlichung dieses neuen Anhangs werden die organisationsbezogenen Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme überprüft, wobei auch die im Rahmen der Safety Management International Collaboration Group (SM-ICG) durchgeführten Arbeiten und die Fortschritte bei der Umsetzung des EASP betrachtet werden und insbesondere das Management von Sicherheitsrisiken, die aus Interaktionen mit anderen Organisationen entstehen können, behandelt wird. Bezüglich dieses letzteren Punkts ist sich die Agentur mit den Beteiligten einig, dass die Organisationen in puncto Sicherheit nicht isoliert handeln, sondern sich hierbei mit anderen Organisationen abstimmen sollten, mit denen sie in Verbindung stehen. So erfordert z. B. ein effektives Sicherheitsmanagement eines Flugplatzbetreibers eine geeignete Abstimmung mit den Luftverkehrsbetreibern und Flugsicherungsorganisationen, die die Flugplatzdienste nutzen. Daher beabsichtigt die Agentur, die organisationsbezogenen Anforderungen wie oben angegeben im Rahmen eines neuen Regelsetzungsprozesses zu prüfen.

ORO.AOC – Zertifizierung von Luftverkehrsbetreibern

182. Dieser Teilabschnitt betrifft gewerbliche Betreiber. Er legt das Antragsverfahren für ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis, die Bedingungen für An- und Vermieten und Codeshare-Vereinbarungen, das Antragsverfahren für die Genehmigung der Durchführung von Flugbegleiterschulungen und die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen sowie die Anforderungen für nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Luftfahrzeugen fest, die gemäß einem AOC betrieben werden. Die letzteren Anforderungen betreffen Flugdatenanalyse, Personal, Einrichtungen und die Erstellung von Handbüchern und Dokumentation.
183. Dieser Teilabschnitt beruht auf den einschlägigen Anforderungen von EU-OPS und JAR-OPS 3, die in Teilabschnitt B und C festgelegt sind. ORO.AOC enthält eine neue Anforderung für Codesharing, einen Aspekt, der in EU-OPS nicht erfasst ist. Damit sollte dem umfassenderen Geltungsbereich der Grundverordnung gegenüber EU-OPS Rechnung getragen werden. Der ursprüngliche Vorschlag in NPA 2009-2c wurde aufgrund von Kommentaren von Beteiligten geändert.
184. Die wichtigsten Einwände von Beteiligten bezüglich dieses Teilabschnitts betrafen die Anwendbarkeit und den Geltungsbereich des AOC (ORO.AOC.100), die Anforderungen für das Anmieten von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten mit und ohne Besatzung (ORO.AOC.110), Codesharing (ORO.AOC.115) und die Beziehung zwischen verschiedenen Fachbereichsleitern und das Fachbereichsleitersystem (ORO.AOC.135).

³¹

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

185. An einigen Bestimmungen wurden aufgrund von Kommentaren wesentliche Änderungen vorgenommen. Einige Änderungen sind eher redaktioneller Natur oder dienen der Verdeutlichung einer Bestimmung.
186. **ORO.AOC.025** „Änderungen“ wurde gestrichen, da dies ausreichend durch ORO.GEN abgedeckt ist. Eine vorläufige Liste der Änderungen, die der vorherigen Genehmigung bedürfen, wird als GM in ORO.GEN aufgenommen, die mit der Entscheidung veröffentlicht wird.
187. **ORO.AOC.110 Buchstabe b** „An- und Vermieten“: Viele Bedenken wurden hinsichtlich des Anmietens von Luftfahrzeugen von Drittlandsbetreibern geäußert. Die Agentur hat die eingegangenen Kommentare sorgfältig geprüft. An- und Vermieten ist ein wichtiges Business-Tool für gewerbliche Fluggesellschaften, weshalb die sicherheitsrelevanten Vorschriften angemessen sein müssen. Es ist jedoch auch klar, dass das An- und Vermieten von Luftfahrzeugen, insbesondere solchen aus Drittstaaten, in einer kontrollierten Umgebung erfolgen muss, sodass ein akzeptables Maß an Sicherheit gewährleistet ist. Der europäische Gesetzgeber hat dies erkannt und sich in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und EU-OPS mit diesem Thema befasst. Beide Rechtsakte wurden bei der Änderung des NPA-Texts berücksichtigt. Die Agentur ist der Meinung, dass der geänderte Text in der vorliegenden Stellungnahme die notwendige Flexibilität für gewerbliche Fluggesellschaften und gleichzeitig ein Sicherheitsniveau bietet, das den Erwartungen der Öffentlichkeit und des Gesetzgebers entspricht.
188. Der Text über An- und Vermieten wurde in wesentlichen Teilen geändert. Die wichtigsten Änderungen betreffen das Anmieten eines Luftfahrzeugs mit Besatzung von Drittlandsbetreibern. In vielen Kommentaren wurde geäußert, dass die Anforderungen an das Anmieten eines solchen Luftfahrzeugs mit Besatzung, wie sie in der NPA/im CRD dargestellt sind, schwer zu erfüllen seien. EU-OPS erlaubt es, dass bei einem Anmieten eines Luftfahrzeugs mit Besatzung Sicherheitsstandards angewandt werden, die den in EU-OPS festgelegten „gleichwertig“ sind. Aufgrund der eingegangenen Kommentare und um Übereinstimmung mit EU-OPS herzustellen, wurde die Formulierung „gleichwertige Sicherheitsstandards“ eingeführt. Somit hat der EU-Betreiber jetzt die Möglichkeit, gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde nachzuweisen, dass die mit Besatzung angemieteten Luftfahrzeuge Standards unterliegen, die den EU-Sicherheitsvorschriften gleichwertig sind. Auch wurden Bedenken bezüglich der Anwendbarkeit der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 und von Teil-FCL Anhang III geäußert. Die Kommentare bezüglich der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 werden im CRD zur NPA 2010-10 behandelt werden. Die Kommentare bezüglich Teil-FCL Anhang III werden in einem neuen Regelsetzungsprozess beurteilt werden (FCL.002).
189. In einigen Kommentaren wurde gewünscht, dass in ORO.AOC die gegenwärtige Praxis des Anmietens von in einem Drittland registrierten Luftfahrzeugen ohne Besatzung im Falle einer betrieblichen Notwendigkeit von beschränkter Dauer aufgenommen werden solle. Ähnliche Kommentare gab es zu NPA 2010-10. Da Anmieten ohne Besatzung hauptsächlich die Frage der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit berührt, werden die Bedingungen, unter denen ein Anmieten von einem in einem Drittland registrierten Luftfahrzeug ohne Besatzung ermöglicht werden könnte, im Zuge des CRD zur NPA 2010-10 geprüft. Dieser

Regelsetzungsprozess könnte eine künftige Neuüberprüfung der Bestimmungen in ORO.AOC über das Anmieten ohne Besatzung erforderlich machen.

190. Im Hinblick auf das Vermieten ohne Besatzung wurde der Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission in ARO.OPS.110 übertragen. Ebenso wurde die Anforderung, das Flugzeug aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Vermieters zu entfernen, in ARO.OPS.110 übertragen, weil es Aufgabe der zuständigen Aufsichtsbehörde ist, dafür zu sorgen, dass das Luftfahrzeug innerhalb einer angemessenen Frist aus dem AOC des Betreibers entfernt wird. Eine Neufassung des Texts stellt klar, dass es nicht nötig sein wird, einem Antrag auf Genehmigung die finanziellen Regelungen des Mietvertrages beizufügen.
191. Es wurde ein neuer Absatz bezüglich des Vermietens mit Besatzung aufgenommen, der EU-Betreiber verpflichtet, die zuständige Aufsichtsbehörde zu informieren, wenn sie einen Vertrag über das Vermieten mit Besatzung abschließen.
192. In **ORO.AOC.115** „Codeshare-Verträge“: Das über An- und Vermieten Gesagte gilt auch für Codesharing. In vielen Kommentaren wurde geäußert, dass Teil-TCO nicht auf Codeshare-Verträge mit Drittstaaten angewendet werden sollte, da einige Codeshare-Partner nie in Europa fliegen. In einigen Kommentaren wurde die Rechtsgrundlage für die Regelung des Codesharing infrage gestellt und vorgeschlagen, die Aufsicht über Codeshare-Partner dem EU-Betreiber zu übertragen. Darüber hinaus gab es Einwände gegen die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen (Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008), weil die vollständige Einhaltung durch Drittlandsbetreiber nicht sichergestellt werden könne. In anderen Kommentaren wurde geäußert, dass Codeshare in einem getrennten Regelsetzungsprozess behandelt werden sollte. Hierzu ist zunächst zu betonen, dass die Agentur Codesharing im Rahmen von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sieht. Nach Prüfung der Kommentare wurde die Bestimmung über Codeshare geändert. In dem neuen Vorschlag für die Stellungnahme wurde ein Hinweis auf Teil-TCO gestrichen. Die Aufsicht über Codeshare-Partner fällt jetzt in die Zuständigkeit des EU-Betreibers, der die fortdauernde Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gewährleistet. Zu diesem Zweck muss der Betreiber ein Codeshare-Auditprogramm einrichten. Dies gilt auch für Codeshare-Partner, die nicht in der EU fliegen. Es werden Anleitungen mit einer Tabelle der Bestimmungen erarbeitet, die erfüllt werden müssen. Die Einhaltung dieser Bestimmungen wird die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gewährleisten. Die Bestimmungen in der Tabelle werden mit denjenigen identisch sein, die für Drittlandsbetreiber gelten, die eine Genehmigung gemäß Teil-TCO beantragen. Schließlich wurde die Bestimmung dahin gehend abgeändert, dass sichergestellt ist, dass ein EU-Betreiber keine Flugscheine für einen Flug verkaufen oder ausstellen kann, der von einem Drittlandsbetreiber durchgeführt wird, der einer Betriebsuntersagung gemäß der

Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 unterliegt³² (EU-Sicherheitsliste). Es ist aber einem Drittlandsbetreiber, der auf der EU-Sicherheitsliste steht, weiterhin erlaubt, Flugscheine für einen Flug, den sein EU-Codeshare-Partner durchführt, zu verkaufen und auszustellen. Die Verfahrensweise bezüglich Codeshare entspricht in weiten Teilen den „Codeshare Safety Program Guidelines“ des Verkehrsministeriums und der Federal Aviation Administration (FAA) der Vereinigten Staaten.

193. **ORO.AOC.120** „AOC-Zulassungen für die Durchführung einer Teil-CC-Ausbildung und die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen“ übernimmt EU-OPS-Anforderungen, die in der NPA nicht vollständig erfasst waren.
194. **ORO.AOC.125** „Nichtgewerblicher Betrieb von Luftfahrzeugen, für den ein AOC erforderlich ist“: An dieser Bestimmung wurden drei Änderungen vorgenommen. Erstens wurde OR.OPS.GEN.105 nach ORO.AOC.125 verschoben. Zweitens wurde, um das Thema zu verdeutlichen, der Titel in „nichtgewerblicher Betrieb von Luftfahrzeugen, für den ein AOC erforderlich ist“ geändert. Drittens schlägt die Agentur einen neuen Text vor, in dem angegeben ist, was ein Betreiber, der Inhaber eines AOC ist, tun muss, wenn er beabsichtigt, Luftfahrzeuge auch nichtgewerblich zu betreiben. Das Prinzip bleibt unverändert: Die Verfahren für einen nichtgewerblichen Flugbetrieb müssen im Betriebshandbuch angegeben werden, wobei die Betriebsverfahren klar differenziert werden müssen (zwischen gewerblichem und nichtgewerblichem Flugbetrieb). Außerdem muss der Betreiber sicherstellen, dass beteiligtes Personal bezüglich der entsprechenden Verfahren vollständig auf dem neuesten Stand ist. Zusätzlich muss diese Berechtigung von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt werden. Dagegen ist keine Erklärung erforderlich, wenn ein gewerblicher Betreiber nichtgewerbliche Flüge durchführt. Die Bestimmung wurde aufgrund von Kommentaren, die zum CRD eingingen, geringfügig geändert, um mehr Klarheit zu schaffen.
195. **ORO.AOC.130 Buchstabe a**, „Flugdatenanalyse“: der Passus *„es sei denn, sie werden vorübergehend und nur für Überführungsflüge oder Testflüge betrieben“* wurde aufgrund eines Kommentars zur NPA-2009-2c in den CRD-Text aufgenommen, weil Betreiber, die Flüge ohne Entgelt durchführen, nicht ohne weiteres ein Flugdatenanalyseprogramm umsetzen können. Eine interne Überprüfung ergab jedoch, dass dieser Passus die Intention der Änderung nicht angemessen und genau abdeckt und dass das Risiko unbeabsichtigter und unvorhergesehener negativer Auswirkungen auf die Sicherheit besteht. Darüber hinaus steht ORO.AOC.130 in vollem Einklang mit EU-OPS 1.037 und ICAO Anhang 6 Teil I 3.3.6. Daher wurde beschlossen, den Passus *„es sei denn, sie werden vorübergehend und nur für Überführungsflüge oder Testflüge betrieben“* zu streichen.

³² 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.*

ORO.DEC – Erklärung

196. Dieser Teilabschnitt enthält die Anforderungen für die Vorlage einer Erklärung. Der Inhalt des Erklärungsvordrucks ist in Anlage I zu Teil-ORO definiert. Er gilt für nichtgewerbliche Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge (NCC-Betreiber). Die Anforderungen setzen Artikel 8 Absatz 5 Buchstabe d der Grundverordnung um. Dieser Teilabschnitt ergänzt ARO.GEN.345.
197. Im Einklang mit der Grundverordnung und wie bereits in der NPA/im CRD vorgeschlagen, werden alle NCC-Betreiber verpflichtet, dem Betreiberstaat eine Erklärung vorzulegen. Dies umfasst verwalteten Flugbetrieb, der als nichtgewerblicher Flugbetrieb durchgeführt wird.
198. Die Erklärung dient folgendem Zweck:
- Der Betreiber muss seine Verpflichtungen gemäß den einschlägigen Sicherheitsvorschriften anerkennen und bestätigen, dass er Inhaber aller erforderlichen Zulassungen ist;
 - sie soll die zuständige Aufsichtsbehörde über die Existenz eines Betreibers informieren und
 - sie soll es der zuständigen Aufsichtsbehörde ermöglichen, ihre Aufsichtsaufgaben wahrzunehmen
199. Der Inhalt der Erklärung wurde entsprechend den eingegangenen Kommentaren überarbeitet. Die Bedingungen wurden denjenigen in anderen Teilabschnitten und Teilen angeglichen.

ORO.MLR – Handbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen

200. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen in ORO.MLR, mit denen die Absätze 8 Buchstabe a Nummer 3 und 8 Buchstabe b von Anhang IV der Grundverordnung umgesetzt werden, enthalten Bestimmungen für das Betriebshandbuch des Betreibers, die Mindestausrüstungsliste, das Bordbuch und die Führung von Aufzeichnungen.
201. Für CAT-Betrieb mit Hubschraubern und Flugzeugen basieren die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen auf den bestehenden Anforderungen, d. h. EU-OPS, JAR-OPS 3 und JAR-MMEL/MEL, wobei die folgenden wesentlichen Unterschiede bestehen:
- Während die Bestimmungen über den Aufbau des Betriebshandbuchs (Teil A bis D), die direkt aus Anhängen zu EU-OPS/JAR-OPS 3 übernommen sind, als Durchführungsbestimmungen vorgelegt werden, wird das Inhaltsverzeichnis für das Betriebshandbuch als AMC vorgelegt, um Flexibilität und Angemessenheit sicherzustellen.
 - Eine Erstellung des Betriebshandbuchs in englischer Sprache ist nach EU-OPS/JAR-OPS 3 nicht zwingend, aber die aus EU-OPS/JAR-OPS 3 übernommenen Bestimmungen stellen klar, dass der Betreiber dafür verantwortlich ist, dass das Personal in der Lage ist, die Sprache des Betriebshandbuchs zu verstehen. Wie mehrere Beteiligte in Kommentaren

feststellten, ist es ein Gebot der Sicherheit, dass das Betriebspersonal in der Lage ist, die Sprache des Betriebshandbuchs zu verstehen.

- Die Bestimmungen über die Mindestausrüstungsliste enthalten einen zusätzlichen Verweis auf die kommenden, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 festgelegten Betriebseignungsdaten.
202. Für nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen basieren die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen auf ICAO Anhang 6 Teil II Abschnitt 2 und 3 und Anhang 6 Teil III Abschn. 3, wobei keine wesentlichen Unterschiede bestehen.
203. Für nichtgewerblichen Sonderbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und gewerblichen Sonderbetrieb basieren die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen auf ICAO Anhang 6 Teil II Abschnitt 2 und Anhang 6 Teil III Abschnitt 3, wobei keine wesentlichen Unterschiede bestehen.

ORO.SEC – Sicherheit

204. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen in OR.OPS.SEC enthalten die Anforderung, dass Betreiber über Verfahren und Ausrüstung verfügen müssen, die das Cockpit vor Sicherheitsverstößen schützen. Im Zusammenhang mit Flugzeugen gelten die Anforderungen für alle Flugzeuge, die mit einer Tür zwischen Cockpit und Fluggastraum ausgestattet sind, und alle gewerblichen Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse über 45 500 kg und einer höchsten betrieblichen Fluggastsitzanzahl von mehr als 60.
- Die Anforderung muss auch bei Hubschraubern erfüllt werden, die mit einer Tür zwischen Cockpit und Fluggastraum ausgestattet sind.
205. Die vorgeschlagenen Vorschriften basieren auf EU-OPS Teilabschnitt S und JAR-OPS 3 Teilabschnitt S und geben den Inhalt und die Absicht der genannten Teilabschnitte wieder. Die vorgeschlagenen Vorschriften stehen auch im Einklang mit ICAO Anhang 6 Teil I.
206. Das Hauptproblem war die Befürchtung von Beteiligten, dass ein Konflikt zwischen den von der Agentur vorgeschlagenen Regeln für die Sicherheitsmaßnahmen während des Flugs und der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002³³ bestehen könnte. Es wurde mit der Kommission vereinbart, dass die Agentur in der Stellungnahme nur diejenigen Vorschriften aufrechterhält, die ausgesprochen sicherheitsrelevant sind und nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fallen oder durch ICAO abgedeckt sind, und die übrigen Regeln zur späteren Ausarbeitung an die Kommission überträgt.

³³ ABI. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

ORO.FC – Flugbesatzung

207. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen in ORO.FC befassen sich mit den Qualifizierungs-, Schulungs- und Überprüfungsanforderungen an die Flugbesatzungsmitglieder.
- Abschnitt 1 enthält gemeinsame Anforderungen und gilt für nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und jeglichen gewerblichen Betrieb.
 - Abschnitt 2 enthält zusätzliche Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung mit Ausnahme des Betriebs von Segelflugzeugen oder Ballonen und der Beförderung von Fluggästen unter Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR) am Tage, die am selben Flugplatz oder Betriebsort beginnt und endet und mit einer maximalen Dauer von 30 Minuten, oder innerhalb eines lokalen Bereichs, der von der zuständigen Aufsichtsbehörde festgelegt wurde, von:
 - einmotorigen Propellerflugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder weniger mit höchstens sechs Personen, einschließlich des Piloten an Bord, oder
 - einmotorigen Hubschraubern mit höchstens sechs Personen, einschließlich des Piloten an Bord.
 - Abschnitt 3 legt zusätzliche Anforderungen für gewerblichen Flugbetrieb fest, der kein gewerblicher Luftverkehr und kein Betrieb von Segelflugzeugen oder Ballonen und kein gewerblicher Luftverkehr von A nach A im Sinne des obigen Absatzes ist.
208. Die vorgeschlagenen Vorschriften basieren auf EU-OPS und JAR-OPS 3 für die gewerbsmäßige Beförderung sowie dem Entwurf von JAR-OPS 0, 2 und 4 für den gewerblichen Betrieb, der kein gewerblicher Luftverkehr und kein nichtgewerblicher Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen ist. Die Anforderungen an den nichtgewerblichen Flugbetrieb entsprechen vollständig ICAO Anhang 6 Teil II für Flugzeuge und Teil III Abschnitt III für Hubschrauber.
209. In Bezug auf die gewerbsmäßige Beförderung wird im Vergleich mit EU-OPS/JAR-OPS 3 und zusätzlich zu den in CRD 2009-02b, Abs. 89 ff.³⁴ beschriebenen allgemeinen Änderungen auf die folgenden Änderungen hingewiesen:
- Die Anforderungen an Flugzeuge und Hubschrauber sind unter Berücksichtigung der Unterschiede zwischen den Betriebseigenschaften der beiden Luftfahrzeugkategorien so weit wie möglich harmonisiert.
 - Während die Vereinfachungen von Anlage 1 bis 1.005 Buchstabe a der EU-OPS und Anlage 3.005 Buchstabe f der JAR-OPS 3 vollständig in die vorgeschlagenen IR übernommen wurden, wünschten Beteiligte, dass die Verhältnismäßigkeit der Vorschriften weiter geprüft werden sollte. Dementsprechend wurde bestimmter Flugbetrieb von A nach A, wie oben

34

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

beschrieben, den gleichen Vorschriften unterworfen wie gewerblicher Flugbetrieb, der kein gewerblicher Luftverkehr ist. Bei der Festlegung der Schwelle wurde das Maß an Sicherheit herangezogen, das von gewerbsmäßiger Beförderung erwartet werden muss, und wurden die derzeit geltenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten berücksichtigt. In Bezug auf Hubschrauber wird die Zahl von sechs Personen als Kompromiss zwischen kleinen und mittleren Hubschraubern betrachtet; damit sollten die meisten touristischen Aktivitäten abgedeckt sein. Das Triebwerkskriterium wird als besser geeignet als ein Gewichtslimit von 3 175 kg betrachtet, da mit Letzterem auch bestimmte technisch komplizierte mehrmotorige Hubschrauber erfasst werden würden. Die wesentlichen Unterschiede in den vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen betreffen die jährliche Befähigungsüberprüfung und die Anforderungen an den Kommandantenlehrgang, effektives Arbeiten als Besatzung und Umschulung – Letztere sind weniger präskriptiv.

- Die neuen Anforderungen an die Erfahrung für alle Piloten wurden in Teil-FCL, nämlich Absatz FCL.060, übertragen, da sie als eine Beschränkung der Rechte der Lizenz anzusehen sind.
 - Die Zulassung von FSTD-Benutzern wurde verbessert, indem sie die Anforderung an den Betreiber enthält, ein System einzurichten, mit dem Änderungen an FSTD, die Auswirkungen auf die Schulungsprogramme von Betreibern haben könnten, angemessen verwaltet werden können.
 - Bezüglich der Kenntnisse über Flugstrecken/-bereiche und Flugplätze wurde der Ausdruck „Qualifikation“ nicht übernommen, da er nur im Zusammenhang mit Pilotenlizenzen verwendet wird. In EU-OPS/JAR-OPS ist weder erklärt noch definiert, worin eine solche Qualifikation besteht, wer sie erteilt und ob sie mit der Lizenz zusammenhängt oder nicht. Daher wurde es, um terminologischen Unklarheiten vorzubeugen, die zu Verwirrung bei der Ausführung führen könnte, für besser gehalten, das Wort „Qualifikation“ zu streichen, ohne die Anforderungen inhaltlich zu ändern.
 - Aufgrund der eingegangenen Kommentare wurde die CRM-Schulung auch in alle Ausbildungen als alleiniger Pilot aufgenommen. Der Grund hierfür ist, dass CRM nicht nur die Interaktion zwischen zwei Piloten der gleichen Besatzung, sondern z. B. auch mit Bodenpersonal beinhaltet. Außerdem lernt man dabei, wie man mit der Arbeitsbelastung im Cockpit effektiv umgeht, was auch für den Flugbetrieb mit nur einem Piloten ein wichtiger Aspekt ist.
 - Zusätzliche Anforderungen für Flüge mit nur einem Piloten nach Instrumentenflugregeln oder bei Nacht werden auf der Grundlage von JAA NPA OPS 65 in Abstimmung mit ICAO Anhang 6 Teil I Änderung 29 eingeführt.
210. Insgesamt wird eine Übereinstimmung mit Teil-FCL und der neu erarbeiteten Konzeption der Betriebseignungsdaten sichergestellt. Letzteres war bereits durch den Verweis auf das gemeinsame Bewertungsgremium (Joint Operational Evaluation Board, JOEB) teilweise in EU-OPS enthalten.
211. Auf die folgenden Unterschiede gegenüber ICAO Anhang 6 wird hingewiesen:

- Es wurden Änderungen bezüglich des Geltungsbereichs vorgenommen, um angemessene Vorschriften insbesondere für den CAT-Flugbetrieb von A nach A zu erstellen. Außerdem wurde Anlage 1 zu 1.005 Buchstabe a von EU-OPS überprüft. Hier liegt eine Nichteinhaltung von Anlage 6, Teil I 9.4.4.1 bezüglich der Anzahl der Befähigungsüberprüfungen pro Jahr vor. Das Gleiche gilt für Anhang 6 Teil III Abschnitt II 7.4.3.1 aufgrund einer Übernahme von Anlage 3.005 Buchstabe f von JAR-OPS 3 über Flüge von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Hubschraubern nach Sichtflugregeln bei Tag mithilfe sichtbarer Landmarken.
 - Bestimmungen für Funker und Flugnavigatoren waren in EU-OPS nicht enthalten und sind daher auch nicht in dem vorgeschlagenen Text enthalten. Hier liegt eine Nichteinhaltung von Anhang 6 Teil I 9.1.2 bezüglich Funkern vor. Es gibt keinen Flugbetrieb, für den Flugnavigatoren erforderlich sind. Darüber hinaus sind, auch wenn die Agentur Vorschriften für die Funktion dieser Besatzungsmitglieder erstellen könnte, dennoch die Mitgliedstaaten für die Regelung ihrer Qualifikation zuständig. Dies bedeutet auch, dass Anhang 6 Teil I 9.1.3 und Anhang 6 Teil II 3.9.1.2 über Flugingenieure nur teilweise durch diese Vorschriften umgesetzt wird, da die Lizenzierung nach wie vor in die Zuständigkeit eines Mitgliedstaats fällt.
 - Bezüglich der Kenntnisse über Flugstrecken/-bereiche und Flugplätze ist durch die Umsetzung einer Bestimmung aus Anhang 1 zu 1.005 Buchstabe a der EU-OPS für Flüge nach Sichtflugregeln am Tage von Flugzeugen der Leistungsklasse B eine Nichtübereinstimmung mit Anhang 6 Teil I 9.4.3.5 und 9.4.3.6 in Bezug auf den Zeitraum von 12 Monaten festzustellen.
 - Bezüglich des Betriebs mit einem Piloten nach Instrumentenflugregeln und nachts wird der Standard von Anhang 6 Teil I 9.4.5.3 bezüglich der erstmaligen Überprüfung in der Rolle als alleiniger Pilot und in einer Umgebung, die für den Einsatz repräsentativ ist, nicht besonders erwähnt. Der resultierende Text ist jedoch derselbe wie in EU-OPS und wurde daher gemäß den von der Kommission und dem EASA-Ausschuss vereinbarten Richtlinien nicht geändert.
212. Die folgenden Themen werden Gegenstand künftiger Regelsetzung sein:
- Überprüfung und Aktualisierung der Bestimmungen für effektives Arbeiten als Besatzung unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungen;
 - ein alternatives Ausbildungs- und Qualifizierungsprogramm für den gewerblichen Luftverkehr mit Hubschraubern.
213. Die eingegangenen Stellungnahmen zeigen auch, dass das Ausbildungskonzept für den Betrieb mit nur einem Piloten umstritten ist und möglicherweise einer weiteren Überprüfung bedarf. Allerdings wurden nicht viele detaillierte Vorschläge für Verbesserungen gemacht. Die Agentur kann ggf. einen zusätzlichen Regelsetzungsprozess zu diesem Thema zu einem späteren Zeitpunkt einleiten, soweit von Beteiligten weitere Vorschläge eingehen.

ORO.CC– Kabinenbesatzung

214. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen in ORO.CC enthalten die Anforderungen an Ausbildung, Überprüfung und Gültigkeit, die ein Betreiber, der Luftfahrzeuge mit Flugbegleitern betreibt, erfüllen muss, um die fortlaufende Qualifikation der Flugbegleiter zu gewährleisten.
- Abschnitt 1 enthält allgemeine Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung (CAT) sowie für nichtgewerblichen Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.
 - Abschnitt 2 enthält zusätzliche Anforderungen nur für CAT.
215. Die vorgeschlagenen Vorschriften basieren auf bestehenden Anforderungen: d. h. Teilabschnitt O von EU-OPS und JAR-OPS 3. TGL 44³⁵, das von der JAA veröffentlicht wurde, und Abschnitt 2 der JAR-OPS 1 (AMC und interpretierende Erläuterungen (Interpretative Explanatory Material, IEM)), wurden ebenfalls berücksichtigt.
216. Die Anforderungen entsprechen ICAO Anhang 6 Kapitel 12 von Teil I für Flugzeuge und Kapitel 10 von Teil III für Hubschrauber. Die vorgeschlagenen Vorschriften sind, wie im Falle der Anforderungen von EU-OPS und JAR-OPS 3, detaillierter als diejenigen der entsprechenden ICAO-Normen. Die detaillierten ICAO-Empfehlungen, die in ICAO Doc 7192-AN/857 Training Manual Part E-1 for Cabin Attendants' Safety Training (zweite Ausgabe 1996) enthalten sind, wurden jedoch ebenfalls berücksichtigt.
217. Da die EU-OPS-Anforderungen für nichtgewerblichen Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen in den meisten Fällen schon auf freiwilliger Basis eingehalten wurden, betreffen die wichtigsten Unterschiede im Vergleich zu Teilabschnitt O der EU-OPS und JAR-OPS 3 für beide Arten von Flugbetrieb Folgendes:
- Geltungsbereich (ORO.CC.005): Die vorgeschlagenen Vorschriften in Abschnitt 1 „Allgemeine Anforderungen“ werden für nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und die gewerbsmäßige Beförderung gelten.
 - Festlegung der mindestens erforderlichen Flugbegleiter (ORO.CC.100): Die EU-OPS-Anforderung (OPS 1.990 Buchstabe b Absatz 2) wurde präzisiert, um sicherzustellen, dass die Lufttüchtigkeitsvorschriften und die entsprechenden Zulassungsspezifikationen für Flugbegleiter von Betreibern allgemein verstanden und berücksichtigt werden. Insbesondere müssen bei der Ermittlung der für den Flugbetrieb erforderlichen Mindestzahl von Flugbegleitern die Zulassungsanforderungen in Bezug auf die Evakuierungsdemonstration, die direkte Sicht auf den Fluggastraum und die erforderlichen Flugbegleitersitze berücksichtigt werden. Die Erfahrungen aus letzter Zeit haben gezeigt, dass es unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Zulassungsverfahren für bestimmte Fluggastsitzplatzanordnungen in einzelnen Luftfahrzeugen und/oder bezüglich deren Auswirkungen auf die

³⁵ JAA Administrative & Guidance Material – Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) – LEAFLET No 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SECTION 2 UPDATED TO INCORPORATE SECTION 2 TEXT PROPOSALS FROM SUSPENDED JAA NPAs.

Ermittlung der für den Flugbetrieb erforderlichen Mindestzahl von Flugbegleitern gibt. So zeigte zum Beispiel ein Unfalluntersuchungsbericht, dass die im Betriebshandbuch des betreffenden Betreibers angegebene Mindestzahl von Flugbegleitern geringer war als die Zahl, die sich aus der relevanten Evakuierungsdemonstration/-analyse ergab, die für das betreffende Luftfahrzeug galt.

- Überprüfung der Ausbildung von leitenden Flugbegleitern (ORO.CC.115 Buchstabe d und ORO.CC.260 Buchstabe a Absatz 2): Das Fehlen einer Überprüfung in EU-OPS nur für diese spezielle Ausbildung wurde weithin als inkonsistent betrachtet. Dies wurde jetzt entsprechend den Empfehlungen in Reaktionen berichtigt, die während des Konsultationsprozesses eingingen.
- Luftfahrzeugmuster-spezifische Ausbildung und Betreiber-Umschulung (ORO.CC.125): In EU-OPS waren alle diese Ausbildungselemente Teil eines einzigen Umschulungs-Ausbildungsprogramms. Gemeinsame Ausbildungselemente aller Luftfahrzeuge desselben Musters wurden klar gegenüber Ausbildungselementen abgegrenzt, die betreiberspezifisch sind, um so Konsistenz mit den laufenden Arbeiten am Prozess für Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD) sicherzustellen. Dies kann auch die künftige Anrechnung von Ausbildungen vereinfachen.
- Unterschiedsschulung (ORO.CC.130): Aufgrund von Klärungswünschen in den Reaktionen wird diese Schulung jetzt von einer Anforderung erfasst, die von der Anforderung einer Luftfahrzeugmuster-spezifischen Ausbildung und einer Betreiber-Umschulung unabhängig ist. Dies erleichtert auch die Verbindung mit den entsprechenden Elementen der obengenannten Betriebseignungsdaten.
- Gültigkeitsdauer der Schulung und Überprüfung (ORO.CC.140 Buchstabe e und 145 Buchstabe c): Die mangelnde Klarheit in EU-OPS in Bezug auf diese Aspekte wurde aus den unterschiedlichen Auffassungen der Beteiligten in den auf das CRD eingegangenen Reaktionen deutlich. Hierauf wurde entsprechend reagiert, wobei auch die Bestimmungen in TGL 44 berücksichtigt wurden (Abschnitt 2 der JAR-OPS 1).
- Flugbegleiterbescheinigungen (Cabin Crew Attestations, CCA) (ORO.CC.210): Im gewerblichen Luftverkehr tätige Flugbegleiter müssen gemäß der Grundverordnung Inhaber einer CCA sein. Die ergänzenden Durchführungsbestimmungen sind Teil eines eigenen Anhangs (Teil-CC) zur Verordnung der Kommission über fliegendes Personal. Die CCA müssen gültig gehalten werden und können im Falle einer Nichteinhaltung durch ihre Inhaber auch eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden. Dies steht im Gegensatz zu den von EU-OPS verlangten Bescheinigungen über die Sicherheitsschulung, die für ihre Inhaber keine Bedingungen bezüglich der Gültigkeit und ihrer Verwendung enthielten. Gegenüber dem ursprünglichen NPA-Vorschlag ist, wie dies vielfach gewünscht wurde, die Anforderung eines Musterlehrgangs keine Bedingung mehr für die Erteilung der CCA. Allerdings bleiben gültige Luftfahrzeugmuster-Qualifikationen eine Voraussetzung für die Verwendung der CCA durch die Inhaber.
- Liste der Luftfahrzeugmuster-Qualifikationen für CCA-Inhaber (ORO.CC.215 Buchstabe b Absatz 2): Gemäß der Grundverordnung muss die Gültigkeit von

CCA aufrechterhalten werden. Wie alle anderen Beschäftigten in der Zivilluftfahrt, die die Vorschriften einhalten müssen, müssen die Inhaber im Interesse der Sicherheit und im Sinne einer harmonisierten Umsetzung, Aufsicht und Standardisierung jederzeit die Einhaltung nachweisen können. Dies wird im aktuellen Luftfahrtkontext, in dem die meisten Flugbegleiter in ihrem Berufsleben für verschiedene Betreiber tätig sind, und mit der wachsenden Zahl der freiberuflichen, saisonalen Flugbegleiter und derjenigen, die zu einem beliebigen Zeitpunkt für mehr als einen Betreiber tätig sind, immer wichtiger. Darüber hinaus kann, da die CCA nach dem Erstausbildungskurs erteilt wird, die erforderliche fortdauernde Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften durch die Inhaber nur nachgewiesen werden, wenn die Bescheinigung um eine Liste von Luftfahrzeugmusterqualifikationen ergänzt wird, die die Betreiber jedem von ihnen beschäftigten Inhaber einer Flugbegleiterbescheinigung zur Verfügung stellen. Diese Option wurde als praktikabler erachtet als die Anforderung einer Neuerteilung und/oder Umschreibung der CCA.

- Einsatz auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster oder mehr als einer Baureihe (ORO.CC.250): Die Beschränkung auf 3 oder, mit Zustimmung der Behörde, 4 Muster ist die gleiche wie in EU-OPS. Die zu beachtenden Unterschiede betreffen die Festlegung von Mustern und Baureihen, bei deren Entwurf auf Übereinstimmung mit den laufenden Arbeiten am Prozess für die OSD wie für die Flugbegleiter relevant geachtet wurde.
218. Die Übereinstimmung mit Teil-CC sowie mit ORO.FC und ORO.TC wurde ebenfalls gewährleistet, soweit relevant.
219. Der Konsultationsprozess ergab deutlich einen breiten Konsens unter den Mitgliedstaaten und Beteiligten bezüglich der Notwendigkeit, gemeinsame Kriterien oder Normen auf EU-Ebene für die Zulassung von Ausbildungseinrichtungen für Flugbegleiter, für die Qualifikationen von Ausbildern und Prüfer und für Ausbildungsgeräte zu schaffen. Daher schlägt die Agentur vorbehaltlich gemeinsamer Auffassungen und einer Zustimmung des Gesetzgebers zur rechtlichen Grundlage vor, sich mit dieser Problematik in zukünftigen Regelsetzungsprozessen zu befassen.

ORO.TC – Technisches Besatzungsmitglied im HEMS-, HHO- oder NVIS-Flugbetrieb

220. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen in ORO.TC enthalten die gemeinsamen Schulungs- und Überprüfungsanforderungen beim Betrieb eines Luftfahrzeugs mit technischen Besatzungsmitgliedern im gewerblichen medizinischen Notdienst mit Hubschraubern (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS), Betrieb mithilfe von Nachtsichtgeräten (Night Vision Imaging System, NVIS) und Hubschrauberwindenbetrieb (Helicopter Hoist Operations, HHO). Weitere spezifische Anforderungen in Bezug auf die Schulung der technischen Besatzungsmitglieder entsprechend dem betreffenden Betrieb sind in SPA.HEMS, SPA.HHO und SPA.NVIS enthalten.
221. Technische Besatzungsmitglieder oder Spezialisten für Sonderbetrieb (Arbeitsluftfahrt) werden derzeit in diesem Teilabschnitt nicht behandelt. Deren

Ausbildungsanforderungen in Bezug auf spezifische Luftarbeitseinsätze werden in Teil-SPO und die entsprechenden AMC und GM aufgenommen werden. Die Agentur kann zu einem späteren Zeitpunkt beschließen, die Anforderungen von ORO.TC zu ändern und technische Besatzungsmitglieder aufzunehmen, die mit bestimmten Luftarbeitseinsätzen befasst sind.

222. Die vorgeschlagenen Vorschriften basieren auf JAR OPS 3 Teilabschnitt O. Neben den in CRD 2009-02b, Abs. 89 ff. genannten allgemeinen Änderungen wird besonders auf die folgenden Änderungen hingewiesen:
- Der Umfang und die Anwendbarkeit der Bestimmungen wurde besser definiert, und es wurde eine Definition für technische Besatzungsmitglieder im CAT HEMS-, HHO- und NVIS-Betrieb vorgeschlagen.
 - Da in den grundlegenden Anforderungen für den Flugbetrieb die medizinische Tauglichkeit der technischen Besatzung nicht erwähnt wird, werden die entsprechenden Bestimmungen von JAR-OPS 3 bezüglich der medizinischen Erstuntersuchung oder Beurteilung nur in GM beibehalten.
 - Die Bestimmungen bezüglich Hubschraubermustern und die Beschränkung der maximalen Anzahl von Baumustern wurden grundsätzlich aus JAR-OPS 3 übernommen. Es wurden jedoch einige Änderungen vorgenommen, da allgemein keine Baumuster für die technische Besatzung festgelegt werden. Einige Betreiber verwenden die für die Flugbesatzung festgelegten Baumuster. Angesichts dessen, was HEMS-, HHO- und NVIS-Betrieb umfasst, sollten die Unterschiede in der verwendeten Ausrüstung und den angewandten Verfahren berücksichtigt werden. Die in JAR-OPS 3 enthaltene Einschränkung wird daher in der Weise in AMC umgesetzt, dass der Betreiber unter Berücksichtigung der spezifischen Umgebung, in der die technische Besatzung arbeitet, die maximale Anzahl von Baumustern in seinem Betriebshandbuch angeben muss.
223. Die Übereinstimmung mit ORO.FC und ORO.CC ist gewährleistet.

IV. Überblick über die Unterschiede

Unterschiede gegenüber EU-OPS/JAR-OPS 3

224. Die folgende Tabelle enthält einen Überblick über die Unterschiede zwischen Teil-ORO und EU-OPS/JAR-OPS 3 sowie eine Begründung für den jeweiligen Unterschied.

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
EU-OPS 1.175 Buchstabe c Nummer 1 und JAR-OPS 3.175 Buchstabe c Nummer 1	ORO.GEN.105 und ORO.GEN.115	Der Passus, dass ein Antragsteller für ein AOC nicht Inhaber eines von einer anderen Behörde ausgestellten AOC sein darf, sofern dies nicht ausdrücklich von den betreffenden Luftfahrtbehörden genehmigt wurde, wurde gestrichen	Diese Bestimmung ist überflüssig, weil ein gemäß Teil-ORO ausgestelltes AOC in allen Mitgliedstaaten gültig ist.
1./3.035 Qualitätssystem	ORO.GEN.200	Kein Verweis auf das Qualitätssystem, sondern auf das Managementsystem, was Sicherheitsmanagement und Überwachung der Einhaltung umfasst	Einhaltung von ICAO SARPs zu Sicherheitsmanagementsystemen
1./3.037 Elemente des Unfallverhütungs- und Flugsicherheitsprogramms	ORO.GEN.200	Unfallverhütungs- und Flugsicherheitsprogramm ersetzt durch ICAO SMS wie mit ORO.GEN.200 umgesetzt	Einhaltung von ICAO SARPs zu Sicherheitsmanagementsystemen
EU-OPS 1.165 Buchstabe c Nummer 1 Ziffer ii Leasing	ORO.AOC.110 Buchstabe a	Keine Anforderung, im Mietvertrag Bedingungen vorzuschreiben, die Bestandteil dieser Genehmigung sind Der Passus, dass alle Abweichungen von den Bestimmungen der Teilabschnitte K, L und/oder OPS 1.005 Buchstabe b der Behörde mitgeteilt werden und für diese annehmbar sind, wurde gestrichen	Es wird als nicht notwendig erachtet, Bedingungen für ein Anmieten von Luftfahrzeugen ohne Besatzung in einem Drittland oder von einem anderen Betreiber der Gemeinschaft festzulegen, da dies als Abweichung vom AOC gilt und in einem AOC enthaltene Luftfahrzeuge Teil-CAT erfüllen müssen und für sie ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Teil 21 ausgestellt werden muss.

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
EU-OPS 1.165 Buchstabe c Nummer 3 Buchstabe A An- und Vermieten	ORO.AOC.110 Buchstabe d	Die Anforderung, dass die Behörde den Betreiber von der einschlägigen Bestimmung von OPS Teil 1 befreien muss, wurde gestrichen	Im Falle eines Vermietens ohne Besatzung wird das Luftfahrzeug aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Vermieters entfernt, und das Luftfahrzeug wird unter der betrieblichen Kontrolle des Mieters betrieben. Die künftigen EU-Vorschriften für den Flugbetrieb gelten nur für EU-Betreiber. Es besteht also keine Notwendigkeit, den EU-Betreiber von den relevanten OPS-Anforderungen zu befreien, wenn das Luftfahrzeug von einem Nicht-EU-Betreiber verwendet wird.
1./3175 Buchstabe i Nummer 2	ORO.AOC.135 Buchstabe a	Erwähnung von „Wartungssystem“ wurde gestrichen	Abgedeckt durch Verordnung (EG) Nr. 2042/2003
EU-OPS 1.185 Buchstabe e und JAR-OPS 3.185 Buchstabe d	n. zutr.	Es besteht keine Anforderung, dass der Antrag auf Verlängerung oder Erneuerung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses mindestens 30 Tage oder zu einem anderen, mit der Luftfahrtbehörde vereinbarten Zeitpunkt vor Ablauf der Gültigkeit gestellt werden muss.	Ein AOC wird auf unbegrenzte Zeit ausgestellt

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
JAR-OPS 3.175 Buchstabe c Nummer 3	n. zutr.	Keine Verpflichtung eines Antragstellers für ein AOC, die Hubschrauber, die gemäß dem AOC betrieben werden sollen, in dem Staat eintragen zu lassen, der für die Erteilung des AOC zuständig ist.	Abgedeckt durch Verordnung (EG) Nr. 1008/2008
1./3.155 Buchstabe a Nummer 1	ORO.MLR.115 Buchstabe e	„auch wenn er nicht mehr [...] Arbeitgeber dieses Besatzungsmitglieds ist. Dies gilt jedoch nur für die unter Buchstabe c genannten Zeiträume“ hinzugefügt.	Klärung aufgrund eingegangener Kommentare
1./3.155 Buchstabe a Absatz 2	ORO.MLR.115 Buchstabe f	Geltungsbereich auf alle Aufzeichnungen erweitert, nicht nur für Flugdienst-, Dienst- und Ruhezeiten. „Dies gilt jedoch nur für die [...] genannten Zeiträume“ hinzugefügt.	Der Vollständigkeit und Klarheit halber, aufgrund eingegangener Kommentare.

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
1./3.1040 Buchstabe c	n. zutr.	<p>Der folgende Wortlaut aus EU-OPS/JAR-OPS 3 wurde nicht übertragen:</p> <p>„Sofern nicht anders von der Luftfahrtbehörde genehmigt ist oder durch nationale Gesetze vorgeschrieben wird, ist das Betriebshandbuch vom Luftfahrtunternehmer in englischer Sprache zu erstellen. Zusätzlich darf der Luftfahrtunternehmer das Handbuch oder Teile davon in eine andere Sprache übersetzen und in dieser Sprache verwenden.“</p>	<p>EU-OPS/JAR-OPS 3 sieht vor, dass das Betriebshandbuch in englischer Sprache erstellt werden muss, erlaubt aber auch die Übersetzung des Handbuchs in eine andere Sprache. Da die EU jedoch alle Amtssprachen als gleichberechtigt betrachtet, wurde der entsprechende Absatz von EU-OPS/JAR-OPS 3 nicht übernommen. Darüber hinaus ist es fraglich, ob nicht eine englische Bedienungsanleitung, die von einer Besatzung verwendet wird, deren Muttersprache nicht Englisch ist, ein Sicherheitsrisiko darstellt. Dem wird durch die aus EU-OPS/JAR-OPS 3 wörtlich übernommene Vorschrift begegnet, dass das gesamte Personal in der Lage sein muss, die Sprache zu verstehen, in der diejenigen Teile des Betriebshandbuchs, die ihre Aufgaben und Pflichten betreffen, abgefasst sind.</p>

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
1./3.1040 Ziffer i	ORO.MLR.100 Buchstabe g	Geändert, sodass dies nur für diejenigen Änderungen gilt, die mitgeteilt werden müssen, um z. B. redaktionelle Änderungen hiervon auszunehmen.	Zur Verdeutlichung und zur Angleichung an die Verfahrensweise bezüglich früherer Zulassungen.
1./3.1055	ORO.MLR.110	Geändert, sodass das Bordbuch auch in anderer als in gedruckter Form geführt werden kann. Der Inhalt des Bordbuchs wird als annehmbares Nachweisverfahren angegeben.	Um Flexibilität zu ermöglichen und technische Neuerungen zu unterstützen. Ausdrücke auf Papier in ICAO SARPs nicht erwähnt.
Anlage 1 zu OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115 Buchstabe b und c	Tabellen für Dokument-Aufbewahrungsfristen zusammengeführt. Technisches Bordbuch gestrichen. Flugbegleiterbescheinigung hinzugefügt. Daten über kosmische und Sonnenstrahlungsdosis nicht übernommen.	Tabellen aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung zusammengefasst. Technisches Bordbuch gestrichen, da dies in den Lufttüchtigkeitsvorschriften erfasst ist. Flugbegleiterbescheinigung hinzugefügt, entsprechend den neuen Flugbegleitervorschriften. Daten über kosmische und Sonnenstrahlungsdosis nicht übernommen, da dieses Thema nicht in den Bereich der Flugsicherheit fällt.

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
Anlage 1 zu EU-OPS 1.005 Buchstabe a Punkt 31 Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe f Punkt 18	n. zutr.	Text nicht übernommen	Es werden keine Kriterien für einen verkürzten Kommandantenlehrgang angegeben. Artikel 14 der Grundverordnung muss herangezogen werden.
1/3.105 Buchstabe d	ORO.FC.145 Buchstabe d und e	Klärung der Genehmigung von FSTD-Benutzern Neuer Unterabsatz, um die kontinuierliche Einhaltung und ordnungsgemäße Verwaltung der Änderungen an einem FSTD zu gewährleisten, die Auswirkungen auf die Schulungsprogramme des Betreibers haben können	Probleme bei der Umsetzung von EU-OPS/JAR-OPS 3 Ausgeglichene Wettbewerbsbedingungen Abgleich mit ORA.FSTD und ORA.ATO
n. zutr.	ORO.FC.145 Buchstabe b	Neuer Absatz des Inhalts hinzugefügt, dass Schulungen obligatorische OSD-Elemente berücksichtigen müssen	Berücksichtigung von Betriebseignungsdaten
1./3.943 Buchstabe a	n. zutr.	Text nicht übernommen	Alte Übergangsbestimmung

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
EU-OPS 1.955 Buchstabe a Nummer 2	ORO.FC.105 Buchstabe b Nummer 3	Text auf JAR-OPS 3.955 Buchstabe a abgestimmt	So, wie EU-OPS abgefasst ist, könnte man dies so verstehen, dass ein Pilot, der in die Dienste des Betreibers tritt und schon zuvor beim vorherigen Betreiber als Kommandant qualifiziert war, einen weiteren Kommandantenlehrgang beim neuen Betreiber abschließen müsste, bevor ihn der neue Betreiber zum Kommandant ernennen könnte. JAR-OPS 3 ist diesbezüglich logischer.
EU-OPS 1.978 Buchstabe b und e	n. zutr.	Der Passus über die Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung wurde nicht übernommen	Das ATQP kann FCL-Anforderungen nicht verlängern. Die Verlängerung wegen fortlaufender Flugerfahrung ist bereits in FCL.060 enthalten.
EU-OPS 1.978 Buchstabe f	n. zutr.	Die Anforderung bezüglich der Verantwortung eines Fachbereichsleiters wurde nicht übernommen	Redundant zu den allgemeinen und AOC-spezifischen organisationsbezogenen Anforderungen

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
Anlage 1 zu EU OPS1.978 Buchstabe c Nummer 1	n. zutr.	Der Satz von Punkt c Nummer 1, der es erlaubt, ein äquivalentes Alternativverfahren zum Sicherheitsnachweis einzuführen, wurde nicht übernommen.	Es konnte nicht festgestellt werden, worin eine solche Alternative bestehen könnte. Ein ähnlicher Satz war im ACJ zu Anlage 1 zu JAR-OPS 1.978 Buchstabe c Nummer 1 Ziffer i Punkt 4 enthalten. Die EU-OPS-Anlage ist jetzt ein AMC, und der Wortlaut des entsprechenden ACJ scheint darauf hinauszulaufen, dass es angemessen wäre, den Prozess des alternativen Nachweisverfahrens anzuwenden, um eine solche Alternative allen zu ermöglichen
Anlage 2 zu OPS 1.940 Buchstabe a Nummer 2	ORO.FC.202 Buchstabe a Nummer 7	CRM für alleinigen Piloten aufgenommen	CRM für alleinigen Piloten weist mehrere Faktoren auf, die auf Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern nicht anwendbar sind
Anlage 2 zu OPS 1.940 Buchstabe a Nummer 5	ORO.FC.202 Buchstabe c	Mindestanzahl von Stunden für das Fliegen als alleiniger Pilot bei Nacht	NPA OPS 65 und ICAO-Änderung 29 zu Anlage 6 I, für die JAAC, EASA und ASC festlegten, dass dies eine der JAA NPA ist, die in die anfänglichen Durchführungsbestimmungen aufgenommen werden sollten

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
n. zutr.	ORO.FC.100 Buchstabe e Nummer 2	Bestimmung über FTL für freiberufliche Besatzungsmitglieder hinzugefügt	Auf Anweisung des Ausschusses für Luftverkehrssicherheit, die Zuständigkeiten bezüglich der Einhaltung von FTL-Anforderungen zu klären, wenn Piloten für mehrere Betreiber tätig sind
JAR-OPS 3.988	Begriffsbestimmungen von ORO.TC und Anhang I	Begriffsbestimmung für „technisches Besatzungsmitglied“ aufgenommen und Geltungsbereich von ORO.TC besser definiert	JAR-OPS 3 Teilabschnitt O gilt für Besatzungsmitglieder, die keine Flugbesatzung sind. Diese anderen Besatzungsmitglieder wurden als Besatzungsmitglieder bei CAT HEMS-, HHO- und NVIS-Flugbetrieb bezeichnet. Für die Flugbegleiter verlangt JAR-OPS 3 bereits die Einhaltung von Teilabschnitt O von JAR-OPS 1/EU-OPS
JAR-OPS 3.995 Buchstabe a Nummer 2	GM zu ORO.TC	JAR-OPS 3 verlangt eine Erstuntersuchung oder -beurteilung. Die Grundverordnung schafft in GA 7 Buchstabe b die rechtliche Grundlage für die medizinischen Anforderungen an Flugbegleiter. Es gibt keine vergleichbare Anforderung an die technische Besatzung. Daher wurden die Anforderungen gemäß der ToR OPS.001 nur als GM übernommen.	Unterschiede in der rechtlichen Grundlage

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
JAR-OPS 3.1030 Buchstabe a	n. zutr.	Text über maximale Anzahl der Muster wurde nicht übernommen	Für technische Besatzungsmitglieder sind keine Muster festgelegt
n. zutr.	ORO.TC.105 Buchstabe b Nummer 2	Bestimmung über FTL für freiberufliche Besatzungsmitglieder hinzugefügt	Im Einklang mit den Änderungen für Flugbesatzung und Flugbegleiter
EU-OPS Teilabschnitt O OPS 1.988	Mantelregulierung Teil-CC und Anhang I der Verordnung über den Flugbetrieb	Definition von „Flugbegleiter“	Aus Gründen der Klarheit und Rechtssicherheit angesichts der eingetretenen Änderungen, da die Definition für die Veröffentlichung der JAR-OPS 1 im Jahr 1993 verfasst wurde

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
OPS 1.990 Buchstabe b Nummer 2	ORO.CC.100 Buchstabe b Nummer 1	Text über die Bestimmung der Mindest-Kabinenbesatzung	<p>Mangelnde Klarheit in der EU-OPS-Anforderung führte zu unterschiedlichen Auffassungen und Umsetzungen, die sich auf die Sicherheit auswirken könnten (vor allem in Bereichen der in Fußbodenhöhe befindlichen Notausgänge im Notfall und bei Evakuierung)</p> <p>Um sicherzustellen, dass bei der Ermittlung der Mindestzahl von Flugbegleitern die Zulassungs-spezifikationen für Betrieb mit Flugbegleitern entsprechend berücksichtigt werden, die für die spezifischen Kabinenkonfigurationen der Betreiber gelten (siehe TC, STC oder Änderung an TC)</p> <p>Ausgeglichene Wettbewerbsbedingungen</p>
OPS 1.990 Buchstabe c	n. zutr.	Von der Behörde bei außergewöhnlichen Umständen zusätzlich vorgeschriebene Flugbegleiter	Nicht in Teil-ORO übernommen, da in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erfasst

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
OPS 1.995 Buchstabe b	ORO.CC.110 Buchstabe a Nummer 2	Mindestanforderungen oder -bedingungen bezüglich der medizinischen Tauglichkeit, um als Flugbegleiter in CAT eingesetzt werden zu können	Unterschiede in der rechtlichen Grundlage Detaillierte Anforderungen in Teil-MED nennen Intervalle für medizinische Beurteilungen und medizinische Anforderungen zur Beurteilung der Tauglichkeit
OPS 1.995 Buchstabe c	ORO.CC.210 Buchstabe a	Mindestanforderungen oder -bedingungen bezüglich der Flugbegleitbescheinigungen, um als Flugbegleiter in CAT eingesetzt werden zu können	Unterschiede in der rechtlichen Grundlage Detaillierte Anforderungen in Teil-CC und Teil-ORO legen fest, dass die Gültigkeit der Bescheinigungen aufrechterhalten werden muss
OPS 1.1000 Buchstabe c	ORO.CC.260 Buchstabe a Nummer 2	Neue Anforderung für die Überprüfung der Ausbildung der leitenden Flugbegleiter	Unterschied aufgrund der Konsultation Hinzufügung der Überprüfung, da als erforderlich betrachtet, um sicherzustellen, dass die Ausbildung zum leitenden Flugbegleiter wie jede andere Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und die erforderliche Kompetenz erlangt wurde

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
OPS 1.1005 Buchstabe a und b	Teil-CC (CC.CCA.100) Teil-ARA Teilabschnitt CC	Neuer Geltungsbereich und neue Bedingungen für die Bescheinigung	<p>Unterschiede in der rechtlichen Grundlage</p> <p>Die Entscheidung über die Zulassung von Betreibern und/oder Ausbildungseinrichtungen bleibt wie in EU-OPS im Ermessen des betreffenden Mitgliedstaats.</p> <p>Im Gegensatz zur EU-OPS-Bescheinigung über die Sicherheitsschulung muss die Gültigkeit der Flugbegleiterbescheinigung aufrechterhalten werden und bildet zusammen mit der Liste der Luftfahrzeugmuster-Qualifikationen den Nachweis, dass der Inhaber berechtigt ist, tätig zu sein</p>
OPS 1.1005 Absatz b, d und e	ORO.AOC.120	Zulassungen eines Betreibers, eine Flugbegleiterschulung durchzuführen und/oder Bescheinigungen auszustellen, müssen in den Betriebsspezifikationen des AOC angegeben sein.	<p>Unterschiede in der rechtlichen Grundlage</p> <p>Um eine gewisse Harmonisierung der Prozesse zu gewährleisten, wurden grundlegende gemeinsame Bestimmungen in ORO.AOC für Betreiber aufgenommen (und in Teil-ARA Teilabschnitt CC für die Ausbildungseinrichtungen)</p>

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Umschulung und Unterschiedsschulung werden in getrennten Vorschriften untergebracht	Unterschied aufgrund der Konsultation Neue Vorschrift und neuer Wortlaut für Unterschiedsschulung, die klar gegenüber Musterlehrgang und Betreiber-Umschulung abgegrenzt wird
n. zutr.	ORO.CC.125 Buchstabe b ORO.CC.130 Buchstabe c ORO.CC.250 Buchstabe b	Verweise auf Betriebseignungsdaten	Zur Berücksichtigung von OSD neuer Absatz hinzugefügt, in dem angegeben ist, dass bei Schulungen obligatorische OSD-Elemente berücksichtigt werden müssen Die Formulierung in ORO.CC.205 Buchstabe b über die Einstufung von Baureihen als neue Muster enthält einige Änderungen, um Konsistenz mit den Bestimmungen zu gewährleisten, die aus den Betriebseignungsdaten resultieren
n. zutr.	ORO.CC.110 Buchstabe b Nummer 2	Bestimmung über FTL für freiberufliche Besatzungsmitglieder hinzugefügt	Auf Anweisung des Ausschusses für Luftverkehrssicherheit, die Zuständigkeiten hinsichtlich der Einhaltung von FTL-Anforderungen zu klären, wenn Flugbegleiter für mehrere Betreiber tätig sind

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
OPS 1.1015 Buchstabe c	ORO.CC.140 Buchstabe e Nummer 3	Zusatz zur Gültigkeitsdauer der dreijährigen Ausbildungselemente der wiederkehrenden Schulung	Unterschied aufgrund der Konsultation Wegen mangelnder Klarheit der EU-OPS bezüglich der genauen Gültigkeitsdauer der Schulungsbestandteile, die in Abständen von höchstens 3 Jahren absolviert werden müssen
OPS 1.1020	ORO.CC.145 Buchstabe c	Hinzufügung eines Gültigkeitszeitraums	Wegen mangelnder Klarheit der EU-OPS in diesem Punkt Da AMC/GM nicht im Widerspruch zu einer Vorschrift stehen können, Hinzufügung von ursprünglich in Abschnitt 2 von JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020 Buchstabe a) enthaltenen Bestimmungen über den Gültigkeitszeitraum und den Spielraum von Betreibern, die Auffrischungsschulung unter bestimmten Voraussetzungen durch eine wiederkehrende Schulung zu ersetzen
Anlage 1 zu OPS 1.1005 Buchstabe h Nummer 1 Ziffer i	n. zutr.	Text über CRM-Einführungskurs für bereits tätige Flugbegleiter zum Zeitpunkt der nächsten wiederkehrenden Schulung nicht übernommen	Alte Übergangsbestimmung nicht mehr relevant
Anlage 1 zu OPS 1.1010 Buchstabe j	n. zutr.	Text über die grundlegende Ausbildung zur Vermeidung von Infektionskrankheiten nicht übernommen	Alte Übergangsbestimmung nicht mehr relevant

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
Anlage 1 zu OPS 1.1015 + Anlage 1 zu OPS 1.1020	ORO.CC.140 Buchstabe c Nummer 2 Ziffer ii ORO.CC.145 Buchstabe b Nummer 3	Ausbildung über Sicherheitstür des Cockpits als dreijährliches Element der wiederkehrenden Schulung und der Auffrischungsschulung aufgenommen	Unterschied aufgrund der Konsultation unter Berücksichtigung der Wichtigkeit der Flugbegleiter im Falle eines Sicherheitsvorfalls
JAR-OPS 3 Teilabschnitt O Anlage 1 zu JAR-OPS 3.988 Buchstabe c	Teil-ORO Teilabschnitt CC	Vereinfachungen gegenüber Schulungsbestandteilen, die gemäß JAR-OPS 3 von Hubschrauber-Flugbegleitern nicht absolviert werden müssen, sind nicht ausdrücklich aufgeführt	Teil-ORO spricht von „Luftfahrzeugen“, d. h. alle Vorschriften gelten für den Betrieb von Flugzeugen und Hubschraubern, und die Liste der Vereinfachungen ist nicht mehr erforderlich, weil die vorgeschlagenen Vorschriften deutlich machen, dass eine Ausbildung nur durchgeführt zu werden braucht „soweit vorhanden“, für Ausrüstung „soweit an Bord befindlich“ und/oder „soweit für das zu betreibende Luftfahrzeug relevant“

Unterschiede gegenüber ICAO Anhang 6 für Teil-ORO

225. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Normen in ICAO Anhang 6 in Teil I und Teil III Abschnitt 1 und Abschnitt 2 im Rahmen dieser Stellungnahme³⁶, die entweder als nicht umgesetzt oder in einer Weise umgesetzt betrachtet werden, die nicht mit den entsprechenden Normen von ICAO Anhang 6 übereinstimmen. Einige der genannten Punkte liegen nicht im Geltungsbereich der Grundverordnung und müssen ggf. von den Mitgliedstaaten bearbeitet werden.

³⁶ Insbesondere werden hier die ICAO-Normen für die Wartung und die Kontrolle der Wartung des Betreibers nicht berücksichtigt.

Bezeichnung in Anhang 6 Teil I/III	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds
Teil I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Erstüberprüfung in der Rolle als alleiniger Pilot und unter für den Einsatz charakteristischen Umgebungsbedingungen nicht ausdrücklich erwähnt
Teil I, 9.4.4.1 Teil III Abschnitt II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Nur eine Befähigungsüberprüfung durch den Betreiber vor dem Fliegen unter VFR am Tage mit Flugzeugen der Leistungsklasse B erforderlich in Saisons von höchstens 8 aufeinanderfolgenden Monaten</p> <p>Befähigungsüberprüfungen können bei Besatzungsmitgliedern, die mit Hubschrauberbetrieb am Tage und auf Strecken befasst sind, die mithilfe sichtbarer Landmarken auf anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Hubschraubern geflogen werden, auf nur einem Muster durchgeführt werden, sofern es sich dabei um das am längsten nicht verwendete Muster handelt.</p> <p>Jährliche Befähigungsüberprüfung für die gewerbsmäßige Beförderung von Passagieren nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage, die auf demselben Flugplatz oder am selben Betriebsort beginnt und endet und mit einer maximalen Dauer von 30 Minuten, oder in einem lokalen, von der zuständigen Behörde festgelegten Bereich mit einmotorigen propellergetriebenen Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder weniger und mit maximal sechs Personen, einschließlich des Piloten an Bord, bzw. mit einmotorigen Hubschraubern mit maximal sechs Personen, einschließlich des Piloten an Bord.</p>
Teil I, 9.1.2	n. zutr.	Die Funker-Lizenzierung liegt nicht im Geltungsbereich der Grundverordnung und bleibt in der Verantwortung der Mitgliedstaaten.

Bezeichnung in Anhang 6 Teil I/III	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds
Teil I, 9.1.3	ORO.FC.110	Die Flugingenieur-Lizenzierung liegt nicht im Geltungsbereich der Grundverordnung und bleibt in der Verantwortung der Mitgliedstaaten.
Teil I, 9.1.4	n. zutr.	Ein Flugnavigator ist nicht erforderlich. Die Flugnavigator-Lizenzierung liegt nicht im Geltungsbereich der Grundverordnung und bleibt in der Verantwortung der Mitgliedstaaten.
Teil I 9.4.3.5 und 9.4.3.6	ORO.FC.105 Buchstabe c	36-Monats-Zeitraum statt 12-Monats-Zeitraum für Flugplätze für Flugbesatzung, die Flugzeuge der Flugleistungsklasse B unter VFR am Tag betreibt.
Teil I, 10.3 Buchstabe b-f Teil III, 8.3 Buchstabe b-f	n. zutr.	Keine besondere(n) Kenntnisse, Ausbildung, Erfahrung oder Gültigkeitsdauer für Flugbetriebsbeauftragte/Flugdienstberater angegeben.

V. Liste der vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse

226. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse für Teil-ORO. Hinsichtlich Teilabschnitt GEN ergeben sich diese vor allem aus der Notwendigkeit, die einschlägigen ARO- und ORO-Bestimmungen über Sicherheitsmanagement und Risikobewertung nach der Veröffentlichung des neuen ICAO-Anhangs 19 bezüglich Sicherheitsmanagement-Standards und empfohlene Verfahrensweisen und im Einklang mit der Umsetzung des EASP zu überprüfen.

Teil, Vorschriftenbezeichnungen	Geltungsbereich	Verweis auf RMP
ORO.GEN.120	Zurverfügungstellung von GM für den Nachweis, dass das Sicherheitsziel der Durchführungsbestimmung erreicht wird, wenn die Genehmigung eines alternativen Nachweisverfahrens beantragt wird.	MDM.094 a + b

Teil, Vorschriftenbezeichnungen	Geltungsbereich	Verweis auf RMP
ORO.GEN Abschnitt 2	Überprüfung von Anforderungen im Hinblick auf die neuesten Entwicklungen bei der ICAO (Veröffentlichung des neuen Anhangs 19), insbesondere Management von Sicherheitsrisiken aus Interaktionen mit anderen Organisationen/die besser von Organisationen zu behandeln sind, mit denen die eigene Organisation im Austausch steht.	MDM.094 Buchstabe a + b
ORO.AOC.125	Behandlung von nichtgewerblichem Betrieb von Luftfahrzeugen, für den ein AOC erforderlich ist.	OPS.075
ORO.FC	Überprüfung und Aktualisierung der Bestimmungen für effektives Arbeiten als Besatzung unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungen.	OPS.094
ORO.FC	Erarbeitung eines alternativen Schulungs- und Qualifizierungsprogramms für die gewerbsmäßige Beförderung mit Hubschraubern.	OPS.088 Buchstabe a und b

Anhang IV – Teil-CAT (A, H)

I. Geltungsbereich

227. Teil-CAT enthält die technischen Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung mit Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen und Ballonen. Er besteht aus vier Teilabschnitten, die weiter in Abschnitte mit spezifischen Vorschriften pro Luftfahrzeugkategorie gegliedert sind. Einige Abschnitte sind weiter in Kapitel untergliedert.
228. Die Struktur der Teilabschnitte ist vergleichbar mit der Struktur der grundlegenden Anforderungen in Anhang IV der Grundverordnung, EU-OPS/JAR-OPS 3 und ICAO Anhang 6 Teil I.
229. Die Struktur der Vorschrift, insbesondere der Abschnitte und Kapitel, wurde so gewählt, dass zukünftig bei Bedarf Anforderungen für zusätzliche Luftfahrzeugkategorien oder besondere Betriebsformen hinzugefügt werden können, ohne Änderungen am bestehenden Vorschriftentext oder an der bestehenden Struktur vornehmen zu müssen. Es sei darauf hingewiesen, dass in zukünftigen Regelsetzungsprozessen die Anforderungen für Luftschiffe, Kipprotor-Luftfahrzeuge und unbemannte Systeme erarbeitet werden.

230. Abbildung 9 und Abbildung 10 geben einen Überblick über die Struktur von Teil-CAT.
231. Diese Begründung betrifft nur die Abschnitte für die CAT-Betrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern:
- CAT.GEN.MPA;
 - CAT.OP.MPA;
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB und
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Abbildung 9: Struktur von Teil-CAT – Überschriften

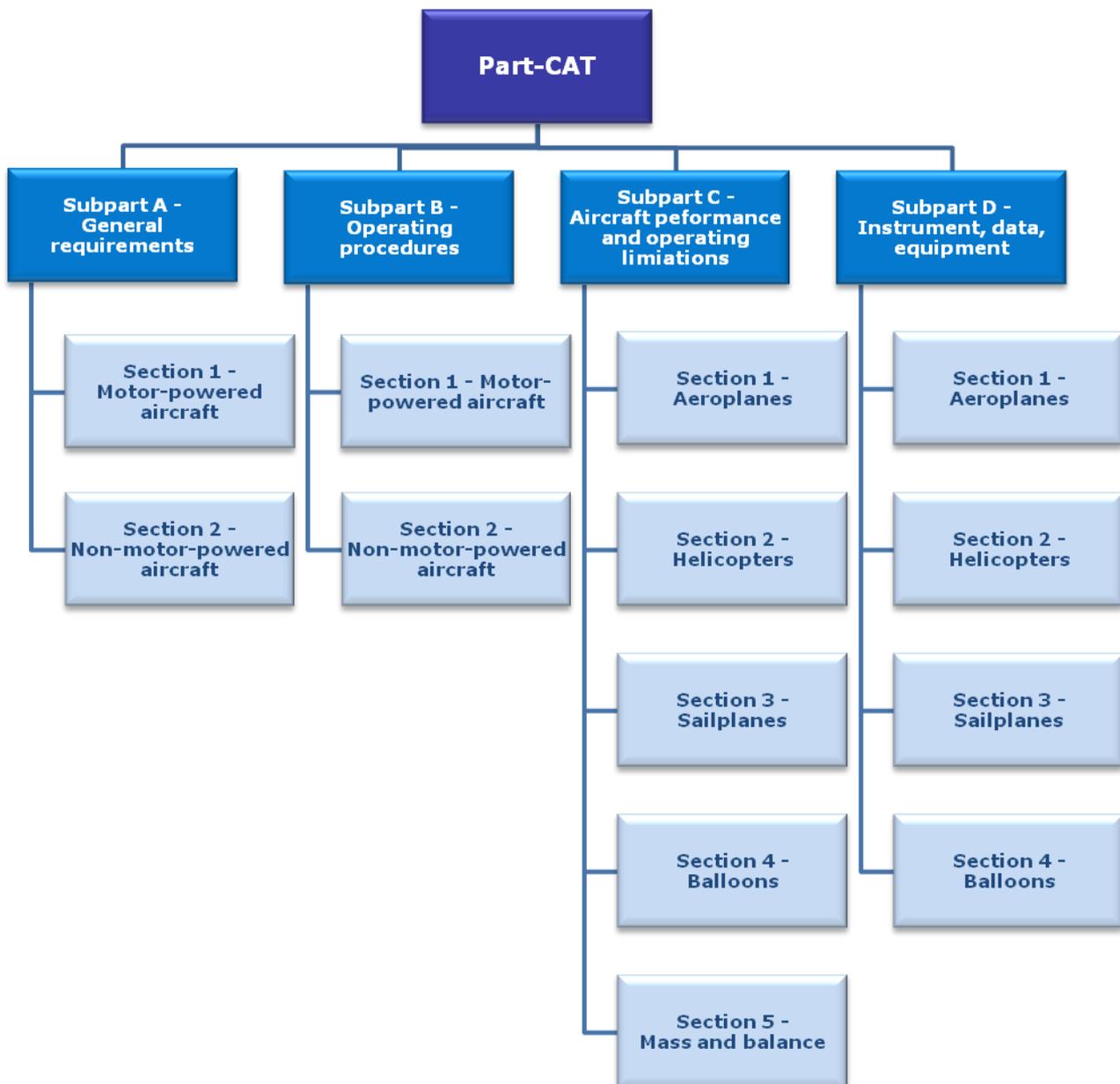
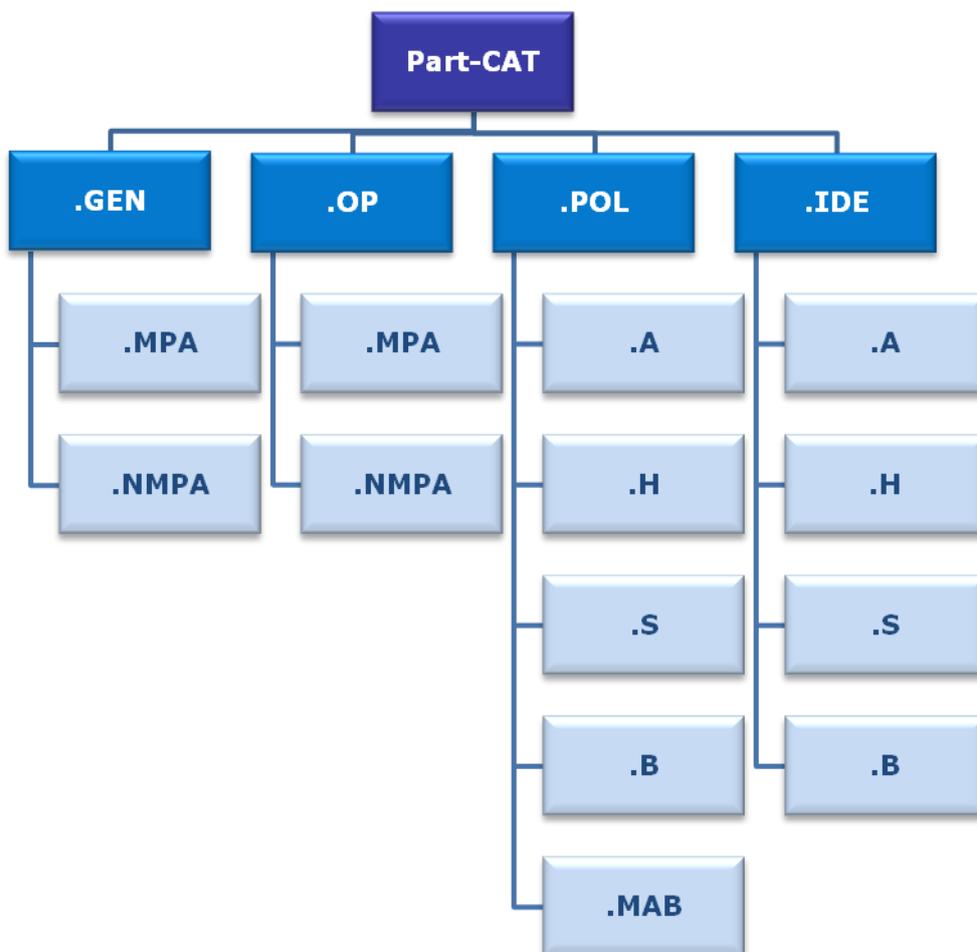


Abbildung 10: Struktur von Teil-CAT – Kennzeichnung der Vorschriften

II. Überblick über die Reaktionen

232. Im Allgemeinen zeigten die eingegangenen Reaktionen eine umfassende Unterstützung für die CRD-Version von Teil-CAT.
233. Die Mehrheit der Beteiligten unterstützte die Angleichung der vorgeschlagenen Vorschriften an EU-OPS und JAR-OPS 3, das vorgeschlagene Gleichgewicht zwischen Durchführungsbestimmungen und AMC-Material sowie die vorgeschlagene Vorschriftenstruktur.
234. Bezüglich des CRD-Texts für CAT-Betrieb mit Hubschraubern wurden in einigen Bereichen Bedenken geäußert, während hinsichtlich des CAT-Betriebs mit Flugzeugen die meisten Teile des Texts allgemeine Zustimmung fanden.

III. Überblick über die Unterschiede

Unterschiede gegenüber EU-OPS/JAR-OPS 3

235. EU-OPS- und JAR-OPS 3-Vorschriften, die einem Sicherheitszweck dienen, wurden als Durchführungsbestimmung beibehalten. EU-OPS- und JAR-OPS 3-Vorschriften,

die eindeutig Verfahren zur Einhaltung eines Sicherheitsziels enthalten, wurden auf die AMC-Ebene übertragen. In vielen Fällen wurden Anhänge von EU-OPS und JAR-OPS 3 als Nachweisverfahren betrachtet und wurden als annehmbare Nachweisverfahren übernommen. In Fällen, in denen es nicht möglich war, eine klare Unterscheidung zwischen einem Sicherheitsziel und einem Verfahren zur Einhaltung eines Sicherheitsziels zu treffen, wurde der Vorschriftentext als Durchführungsbestimmung beibehalten.

236. In Fällen, in denen die Notwendigkeit einer differenzierteren Vorgehensweise gezeigt werden konnte, schlug die Agentur einen Vorschriftentext mit einem Sicherheitsziel und einem AMC vor. Die Agentur hat jedoch keine größeren Änderungen an der Substanz der Vorschrift vorgenommen, außer dass die Textanteile von Durchführungsbestimmungen und annehmbaren Nachweisverfahren geändert wurden.
237. Es sei ferner darauf hingewiesen, dass der Inhalt von Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a, Betrieb mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B, Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f, Betrieb mit kleinen Hubschraubern (nur VFR (Sichtflugregeln) am Tage) und Anhang 1 zu OPS 3.005 Buchstabe g, Betrieb im örtlichen Zuständigkeitsbereich (nur VFR am Tage) in die entsprechenden Abschnitte übernommen wurde, soweit zweckdienlich.
238. Dennoch ist die Agentur der Ansicht, dass die Vorschriften einer weiteren Überprüfung hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit und der Vereinfachungskriterien bedürfen, die in EU-OPS/JAR-OPS 3 angewendet wurden. Sie wird daher in ihrem Regelsetzungsprogramm eine Aufgabe zur Überprüfung der CAT-Vorschriften in Bezug auf andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge und ihre Verwendung in definierten Bereichen einplanen.
239. Text in den EU-OPS- und JAR-OPS 3-Vorschriften, in dem von einer Alternative zu einer Durchführungsbestimmung die Rede ist, wurde aus rechtlichen Gründen gestrichen; auf solche Alternativen müssen die Verfahren gemäß Artikel 14 der Grundverordnung angewandt werden. Text in EU-OPS- und JAR-OPS 3-Vorschriften, der auf die AMC-Ebene verschoben wurde und in dem von einer Alternative zu einem AMC die Rede ist, ohne dass nachgewiesen werden würde, dass die Anforderungen des Sicherheitsziels vollständig erfüllt werden, wurde gestrichen. Solche alternativen AMC können jedoch von den Betreibern unter Verwendung der alternativen Nachweisverfahren angewandt werden, sofern nachgewiesen wird, dass die Sicherheitsziele erreicht werden können.
240. In AMC-Material übernommener Text, der für ein alternatives Nachweisverfahren eine Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde verlangte, wurde gestrichen, weil er durch das alternative Nachweisverfahren abgedeckt wäre.
241. Vorschriftentext in EU-OPS/JAR-OPS 3, der auch in Anhang IV der Grundverordnung behandelt wird, wurde beibehalten, wobei ein Verweis auf die Grundverordnung hinzugefügt wurde.
242. Vorschriftentext in EU-OPS/JAR-OPS 3 mit erklärendem Charakter wurde als GM übernommen; Anmerkungen wurden entweder als AMC-Bestimmungen neu gefasst, wo sie als Fußnoten behandelt werden, als GM übernommen oder gestrichen, wenn sie keinen ausreichenden zusätzlichen Wert besaßen.

243. Vorschriften, die Bestimmungen enthielten wie „für die Behörde akzeptabel“ wurden konsequent in allen Teilabschnitten umformuliert in „der Betreiber legt im Betriebshandbuch fest“. Die Agentur hat diesen Ansatz gewählt, um ein klares Verfahren anzugeben, wie solche Punkte der zuständigen Aufsichtsbehörde vorgelegt werden sollen.
244. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über gewollte Unterschiede gegenüber EU-OPS und JAR-OPS 3. Die Art der Unterschiede und die Begründung hierfür werden unten ausführlicher beschrieben.

Tabelle 6: Unterschiede gegenüber EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
1./3.125 Buchstabe a Nummer 4	CAT.GEN.MPA.180 Buchstabe a Nummer 5	Das AOC muss eine beglaubigte Kopie sein, während in EU-OPS/JAR-OPS3 Original oder eine Kopie des AOC vorgesehen war.	Abgleich mit ICAO Änd. 30
n. zutr.	CAT.GEN.MPA.180 Buchstabe a Nummer 9	Bordbuch muss mitgeführt werden, während dies in EU-OPS/JAR-OPS 3 nicht vorgeschrieben war.	Einhaltung von Artikel 29 des Abkommens von Chicago
1.192	CAT.OP.MPA.106	Vorherige Genehmigung der Benutzung eines abgelegenen Flugplatzes als Bestimmungsflugplatz mit Flugzeugen erforderlich.	Die Benutzung eines abgelegenen Flugplatzes setzt das Luftfahrzeug und die Passagiere einem größeren Risiko aus als ein Betrieb, bei dem ein Bestimmungsausweichflugplatz verfügbar ist. Ob ein Flugplatz als abgelegener Flugplatz klassifiziert wird oder nicht, hängt oft davon ab, mit welchen Luftfahrzeugen der Flugplatz benutzt werden soll. Die zuständige Aufsichtsbehörde sollte daher prüfen, ob alle verfügbaren Mittel genutzt werden, um das größere Risiko abzumildern.

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Grundsätze für die Kraftstoffermittlung und jegliche Änderungen hieran bedürfen der vorherigen Genehmigung.	Die Agentur teilt die Sichtweise der Beteiligten, dass die Anforderungen an die Grundsätze für die Kraftstoffermittlung sicherheitskritische Anforderungen sind und daher der vorherigen Genehmigung bedürfen.
Anhang 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe c	n. zutr.	Streichung des zeitweiligen Flugs im HV-Flugdiagramm.	Dies gilt als im Widerspruch zu Punkt 4 Buchstabe a von Anhang IV der Grundverordnung stehend.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 Buchstabe f	Es wurden zusätzliche Kriterien für die Genehmigung von Standardmassen für andere Ladung als Fluggäste und Gepäck aufgenommen	Um Betreibern mehr Flexibilität einzuräumen
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 Buchstabe a	Die Erlaubnis zum Weglassen von Daten aus den Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage wurde entfernt	Weil nicht beabsichtigt ist, dass diese Daten fehlen, sondern dass sie an anderer Stelle vorgelegt werden
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 Buchstabe e	Die Bestimmungen für die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage wurden erweitert und decken auch die Verwendung unterschiedlicher Arten von Bordsystemen für Masse und Schwerpunktlage ab.	Um bestehende Systeme einzubeziehen, die bisher nicht erfasst waren
1.635	CAT.IDE.A.110	Anforderungen an Ersatzsicherungen wurden aktualisiert	In Übereinstimmung mit ICAO und JAA NPA-OPS 43 ³⁷

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Circuit Protection Devices.

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
1.665	CAT.IDE.A.150	Anforderungen an TAWS Klasse A und Klasse B wurden aufgenommen	In Übereinstimmung mit JAA NPA-OPS 39B ³⁸
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Der erste Teil der ursprünglichen Anforderung an Ausrüstung für den Flug in Vereisungsbedingungen wurde gestrichen.	Bereits in der grundlegenden Anforderung Absatz 2 Buchstabe a Nummer 5 enthalten
Bestimmungen über Flugdatenschreiber	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	FDR-Anforderungen aktualisiert. Datalink-Aufzeichnungen vorgeschrieben	JAA NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ , 67 ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Bestimmung über vorgeschriebene Verwendung von Halon entfernt	Zur Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 ⁴²
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Ein Oberkörper-Rückhaltesystem (Upper Torso Restraint, UTR) ist für Kleinflugzeuge erforderlich. 2. Definition von Rumpf-Rückhaltesystem wurde aufgenommen	1.JAA NPA 26-20. 2. um Flexibilität für bestehende konstruktive Lösungen zu schaffen ⁴³

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Pitot heater failure, TAWS B, HF.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Type IA FDR & Fuel Codes).

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Data Link Communications Recording for New Built Aeroplanes.

⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Type IVA FDRs.

⁴² Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen. *ABl. L 286 vom 31.10.2009, S. 1.*

⁴³ NPA 26-20 UPPER TORSO RESTRAINT INSTALLATION ON TRANSPORT CATEGORY (PASSENGER) AEROPLANES WITH MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT < 5700 KG.

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
1./3.680	n. zutr.	Die Anforderung bezüglich eines Anzeigeegeräts für kosmische Strahlung wurde gestrichen.	Gestrichen, da die Grundverordnung, die sich nur mit der Minderung von Sicherheitsrisiken befasst, keine rechtliche Grundlage für ihre Umsetzung bietet (Gesundheitsrisiken), und um Überschneidungen mit anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft (Richtlinie des Rates 96/29/Euratom vom 13. Mai 1996 ⁴⁴) zu vermeiden.

Unterschiede gegenüber ICAO Anhang 6

245. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Anforderungen von ICAO Anhang 6, die entweder als nicht umgesetzt oder in einer Weise umgesetzt betrachtet werden, die nicht mindestens ein gleichwertiges Maß an Sicherheit wie in ICAO Anhang 6 festgelegt gewährleistet.

Tabelle 7: Unterschiede gegenüber ICAO Anhang 6

Bezeichnung in Anhang 6 Teil I/III	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds
Anhang 6 Teil I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 Buchstabe a Nummer 1 und Buchstabe b Nummer 3	Fristen für die Umsetzung für einen FDR Typ I in CAT.IDE gelten für CofA, die nach Juli 1990 statt nach Januar 1989 ausgestellt wurden
Anhang 6 Teil I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 Buchstabe a Nummer 1 und Buchstabe b Nummer 2	Fristen für die Umsetzung für einen FDR Typ II in CAT.IDE gelten für CofA, die nach Juli 1990 statt nach Januar 1989 ausgestellt wurden

⁴⁴ Richtlinie 96/29/Euratom des Rates vom 13. Mai 1996 zur Festlegung der grundlegenden Sicherheitsnormen für den Schutz der Gesundheit der Arbeitskräfte und der Bevölkerung gegen die Gefahren durch ionisierende Strahlungen, *ABl. L 159 vom 29. Juni 1996, S. 1-114.*

Bezeichnung in Anhang 6 Teil I/III	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds
Anhang 6 Teil I 6.3.1.2.12 und 13	CAT.IDE.A.190	Längstes Intervall für Stichproben und Aufzeichnung von bestimmten Parametern nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil I 6.3.1.3 und	CAT.IDE.A.190	Beendigung der weiteren Nutzung alter Speichermedien für FDR nicht umgesetzt.
Anhang 6 Teil I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 Buchstabe a	CVR für Leichtflugzeuge nicht umgesetzt.
Anhang 6 Teil I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Beendigung der weiteren Nutzung alter Speichermedien für CVR nicht umgesetzt.
Anhang 6 Teil I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 Buchstabe b	Nachrüst-Fristverlängerung für Aufzeichnungsdauer auf zwei Stunden für CVR nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Nachrüstung der Aufzeichnung der Datalink-Kommunikation nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Korrelierung der Aufzeichnung der Datalink-Kommunikation mit CVR nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Konfiguration mit zwei kombinierten Aufzeichnungsgeräten für MCTOM über 15 000 kg nicht umgesetzt.
Anhang 6 Teil I 6.5.2.1 Buchstabe b	CAT.IDE.A.285	Mitführen von Schwimmwesten bei Streckenflug über Wasser außerhalb der Gleitentfernung von der Küste im Falle aller anderen Landflugzeuge (die nicht gemäß 5.2.9 oder 5.2.10 betrieben werden) nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil I 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE enthält Ausnahmen für zusätzliche Überlebensausrüstung, die in ICAO nicht vorgesehen sind
Anhang 6 Teil I 6.19.2 und 3	CAT.IDE.A.350	Auflösung von 7,62 m für den Transponder mit automatischer Druckhöhenübermittlung nicht umgesetzt.
Anhang 6 Teil I, Anlage 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 Buchstabe d und e	In CAT.IDE gilt die Anforderung, die Aufzeichnung während der Cockpitkontrollen zu starten, nicht für alle Flugzeuge; dies hängt vom Datum der Erteilung des jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisses ab.

Bezeichnung in Anhang 6 Teil I/III	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds
Anhang 6 Teil I, Anlage 8, 4	n. zutr.	Anforderungen an Bord-Bildaufzeichnungsgeräte wurden nicht umgesetzt.
Anhang 6 Teil I, Anlage 8, 6	n. zutr.	Anforderungen an Aircraft Data Recording Systems (ADRS) wurden nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil I, Anlage 8, 7.1	n. zutr.	Anforderungen zur Überwachung der eingebauten Prüfeinrichtung für die Flugschreiber und das Flugdatenerfassungsgerät (Flight Data Acquisition Unit, FDAU), wenn eingebaut, nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Beendigung der weiteren Nutzung von Speichermedien alter Technik für FDR wurde nicht umgesetzt.
Anhang 6 Teil III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 Buchstabe b	In CAT.IDE kann je nach Klasse und Zeitpunkt der Ausstellung des jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisses die vorgeschriebene Aufzeichnungsdauer kürzer sein als 10 Stunden
Anhang 6 Teil III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Beendigung der weiteren Nutzung von Speichermedien alter Technik für CVR wurde nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 Buchstabe b	Die Nachrüst-Fristverlängerung der Aufzeichnungsdauer des CVR wurde nicht umgesetzt.
Anhang 6 Teil III 4.8.2 und 3	CAT.IDE.H.240	Anforderungen für Sauerstoff für Hubschrauber mit Druckkabine wurden nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil III, Anlage 5, 3	CAT.IDE.H.185 Buchstabe d und e	In CAT.IDE gilt die Anforderung, die Aufzeichnung während der Cockpitkontrollen zu starten, nicht für alle Hubschrauber; dies hängt vom Datum der Erteilung des jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisses ab
Anhang 6 Teil III, Anlage 5, 4	n. zutr.	Anforderungen an Bord-Bildaufzeichnungsgeräte wurden nicht umgesetzt.

Bezeichnung in Anhang 6 Teil I/III	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds
Anhang 6 Teil III, Anlage 5, 6	n. zutr.	Anforderungen zur Überwachung der eingebauten Prüfeinrichtung für die Flugschreiber und das Flugdatenerfassungsgerät (Flight Data Acquisition Unit, FDAU), wenn eingebaut, nicht umgesetzt
Anhang 6 Teil I Anlage C	Zustand der Pistenoberfläche	Die Definition deckt sich mit EU-OPS/JAR-OPS 3. Regelsetzungsprozess OPS.005 wird eine Überprüfung des Zustands der Start- und Landebahn beinhalten.
Anhang 6 Teil III, Anlage A	Kategorie A/B in Bezug auf Hubschrauber	Definitionen an CS-Definitionen angeglichen (JAR-OPS 3).

IV. Liste der vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse

246. Während der Konsultationsphasen mit Beteiligten wurde eine Reihe von Punkten ermittelt, die – wenn sie in dieser Stellungnahme behandelt worden wären – weit über das Mandat der Agentur zur Umsetzung des Inhalts bestehender Vorschriften hinausgegangen wären. Diese Elemente wurden jedoch dokumentiert und werden in getrennten Regelsetzungsprozessen behandelt werden, um eine angemessene Konsultation und Einbeziehung der Beteiligten sicherzustellen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über diese vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse.

Tabelle 8: Vorgeschlagene Regelsetzungsprozesse

Teil, Vorschriftenbezeichnungen	Geltungsbereich	Verweis auf RMP
Anhang I, Teil-CAT, Teil-SPA, Teil-NCC, Teil-NCO, Teil-SPO	Die erste redaktionelle Überarbeitung der OPS-Durchführungsbestimmungen und von AMC/GM wird die Definition in OPS.047 zur Klärung der getrennten Start- und Landebahnen und bestimmte Punkte für den Abgleich mit den neuesten Änderungen an ICAO Anhang 6 beinhalten, die in dieser Stellungnahme nicht berücksichtigt wurden. Dieser Regelsetzungsprozess soll 2013 beginnen.	OPS.005 Aktualisierung von Durchführungsbestimmungen für EASA OPS

Teil, Vorschriftenbezeichnungen	Geltungsbereich	Verweis auf RMP
OPS	Überprüfung der Vorschriften in Bezug auf die Anforderungen an die Behandlung von Fragen der anfänglichen und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die daher in Teil-21, Teil-145 oder Teil-M besser untergebracht wären.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Hubschrauberbetrieb über einer schwierigen Umgebung außerhalb eines Ballungsgebietes	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Allgemeine Beurteilung der Anforderungen an die Wägung von Luftfahrzeugen, um sie in Teil-M zu übernehmen. Insbesondere wünschen Beteiligte eine Überprüfung des Personenkreises, der zur Durchführung einer Luftfahrzeugwägung berechtigt ist, um zu beurteilen, ob eine Wägung nur von Teil-M-/ Teil-145-Organisationen durchgeführt werden kann oder auch von Dritten, die im Rahmen der Qualitätssysteme zugelassener Organisationen arbeiten.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Vorschlag, eine Gegensprechanlage unabhängig von der Größe des Luftfahrzeugs vorzuschreiben, wenn das Baumuster mit mehreren Besatzungsmitgliedern betrieben wird. In der Tat sind schon viele einmotorige Leichtflugzeuge, die für die Grundausbildung eingesetzt werden, hiermit ausgestattet.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Vorschlag, die Verwendung neuer Technologien für Hubschrauber-Landescheinwerfer (z. B. LED) zu erlauben, die eine alternative Beleuchtung ermöglichen, um „den Boden vor und unter dem Hubschrauber und den Boden zu beiden Seiten des Hubschraubers beleuchten zu können“.	OPS.065
CAT.IDE.H.130 Buchstabe i	Vorschlag, für alle Nachtflüge einen Kartenhalter vorzuschreiben.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Andere als tragbare Ortsbaken als akzeptabel betrachten: Sie können so effizient wie ELT (AD) sein, insbesondere, da bei Unfällen die physische Verbindung zwischen dem ELT (AD) und der Antenne verloren gehen kann.	OPS.065

Teil, Vorschriftenbezeichnungen	Geltungsbereich	Verweis auf RMP
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Eine Überarbeitung von EU-OPS Teilabschnitt E. Dies betrifft insbesondere die Vorschriften über APV-Betrieb, LTS CAT I-Betrieb, OTS CAT II-Betrieb und Betrieb mit EVS, die jüngsten Änderungen von ICAO SARPs und neue technische Entwicklungen wie synthetische Sichtsysteme (Synthetic Vision Systems, SVS).	OPS.083
Teil-CAT	<p>Abstimmung mit ICAO bezüglich des Folgenden:</p> <p>i) Aufzeichnung der Datalink-Kommunikation – Umsetzung von JAA NPA-OPS.48A. Erweiterung der Anforderung, die Datalink-Kommunikation auf einem behördlichen Aufzeichnungsgerät aufzuzeichnen, auf alle Flugzeuge und Hubschrauber, die Datalink-Kommunikationsanwendungen nutzen.</p> <p>ii) neue Anforderung an Flugzeuge mit Turbinenantrieb mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 5 700 kg, dass ein FDR oder ADRS oder AIR und ein CVR oder CARS an Bord befindlich sein müssen;</p> <p>iii) Beendigung der Zulassung von Aufzeichnungsgeräten mit Frequenzmodulation und von Magnetbandgeräten für Flugzeuge und Hubschrauber;</p> <p>iv) dass Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse über 15 000 kg, für die die Musterzulassung erstmals am oder nach dem 1.1.2016 ausgestellt wird und die sowohl mit einem CVR als auch mit einem FDR ausgerüstet sein müssen, mit zwei kombinierten Aufzeichnungsgeräten (FDR/CVR) ausgerüstet sein müssen;</p> <p>v) Verlängerung der erforderlichen Aufzeichnungsdauer für alle CVR auf 2 Stunden ab dem 1.1.2016 für Hubschrauber und Flugzeuge.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>

Teil-CAT	Aktualisierung der Flugdatenschreiber-Parameterliste, einschließlich der Parameterleistung entsprechend ED-112. Überarbeitung der Bestimmungen bezüglich der Flugdatenschreiberwartung (nach einer Empfehlung einer Flugunfalluntersuchung).	OPS.023 MDM.099
CS-29	Flug durch HV-Kurve für CS-29-Drehflügler. Überprüfung von CS-29 und Prüfung der Erstellung einer Ergänzung zur TC-Basis und Überprüfung von HFM für im Dienst befindliche Hubschrauber im Hinblick auf die in Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe c enthaltene Erleichterung. ⁴⁵	27 und 29.027

V. CAT.GEN: Teilabschnitt A – Allgemeine Anforderungen

247. Dieser Teilabschnitt enthält allgemeine Anforderungen für CAT-Flugbetrieb. Er enthält zwei Abschnitte:

- Abschnitt 1 – Motorgetriebene Luftfahrzeuge und
- Abschnitt 2 – Nicht-motorgetriebene Luftfahrzeuge

248. Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf die Anforderungen für Abschnitt 1.

CAT.GEN.MPA: Abschnitt 1 – Motorgetriebene Luftfahrzeuge

Allgemeines

249. Dieser Abschnitt übernimmt Teile von Teilabschnitt B von EU-OPS und JAR-OPS 3. Er betrifft NPA OPS.GEN Abschnitt I, V und VI und OPS.CAT Abschnitt I.

In Teil-ORO übernommene EU-OPS-/JAR-OPS 3-Vorschriften

250. Die folgenden Vorschriften von Teilabschnitt B werden in Teil-ORO übernommen und sind nicht in diesem Abschnitt enthalten:

- OPS 1./3.005 Allgemeines: Erfasst in der Mantelregulierung über den Flugbetrieb, Teil-M, grundlegende Anforderungen der Grundverordnung, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Mindestausrüstungslisten – Pflichten des Luftfahrtunternehmers, ist in ORO.MLR erfasst;
- OPS 1./3.035 Unfallverhütungs- und Flugsicherheitsprogramm ist in ORO.GEN.200 erfasst;

⁴⁵ Siehe auch Tabelle 1 oben, wo erwähnt wird, dass die Vereinfachung wegen des Widerspruchs mit Absatz 4 Buchstabe a von Anhang IV der Grundverordnung nicht umgesetzt wird

- OPS 1./3.037 ist in ORO.GEN.200 erfasst;
- OPS 1./3.155 ist in ORO.SEC erfasst;
- OPS 1./3.165 An- und Vermieten, ist in ORO.AOC erfasst.

CAT.GEN.MPA.100 Pflichten der Besatzung

251. Diese Vorschrift übernimmt OPS1./3.085 Buchstabe a, b und d. Buchstabe b Nummer 5 wurde aufgrund der Diskussion im Ausschuss für Luftverkehrssicherheit darüber hinzugefügt, sich besonders mit Besatzungsmitgliedern zu befassen, die für mehr als einen Betreiber tätig sind. Solche Punkte, die bereits in Anhang IV der Grundverordnung abgedeckt sind, wurden beibehalten, und ein Verweis auf Anhang IV wurde hinzugefügt.

CAT.GEN.MPA.105 Pflichten des Kommandanten

252. Diese Vorschrift übernimmt OPS 1./3.085 Buchstabe f. Mit dem Ziel, alle Zuständigkeiten des Kommandanten in einer einzigen Vorschrift zu bündeln, wurde Folgendes mit dieser Vorschrift zusammengefasst: OPS 1/3.330 und OPS 1.420 Buchstabe d Nummer 2, Buchstabe d Nummer 3.

CAT.GEN.MPA.180 Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Unterlagen

253. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen basieren auf den bestehenden Anforderungen in EU-OPS und JAR-OPS 3, mit den folgenden wesentlichen Unterschieden:

- Mitführen von „Dokumenten“ in elektronischer Form wurde auf Zeugnisse und Handbücher ausgedehnt, um der zunehmenden Nutzung elektronischer Mittel Rechnung zu tragen. Richtlinie 1999/93/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Rahmenbedingungen für elektronische Signaturen⁴⁶ stellt die Mechanismen für Originale in einem elektronischen Format bereit, d. h. die elektronische Unterschrift.
- Wenn eine Kopie des AOC statt des Originals mitgeführt wird, ist es erforderlich, dass dies eine beglaubigte Kopie ist, was in EU-OPS/JAR-OPS 3 nicht festgelegt war. Die Änderung wurde zum Zwecke der Angleichung an die Vorschriften von ICAO Anhang 6 vorgenommen. Anleitungen, wie diese Vorschrift erfüllt werden kann, werden in der entsprechenden ED-Entscheidung gegeben werden.
- Das Bordbuch muss mitgeführt werden, was in EU-OPS/JAR-OPS 3 nicht festgelegt war. Die Änderung wurde zum Zwecke der Erfüllung von Artikel 29 des Abkommens von Chicago vorgenommen. Das Bordbuch und die darin enthaltenen Daten können in verschiedenen Systemen oder Unterlagen verfügbar sein.
- Die Vorschriften über das Mitführen von Zeugnissen, Handbüchern und anderen Unterlagen, die in EU-OPS und JAR-OPS 3 in drei getrennten Absätzen enthalten waren, wurden zum Zwecke der Vereinfachung und Übersichtlichkeit zusammengefasst.

⁴⁶ *ABl. L 13 vom 19.1.2000, S. 12–20.*

- Es ist jetzt klar angegeben, dass nur die Eintragungsbescheinigung, das Lufttüchtigkeitszeugnis und die Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle „das Original“ sein müssen, wie es der Intention von EU-OPS/JAR-OPS 3 entspricht.
- Der Passus über das Mitführen einer Dokumentation für gefährliche Güter wurde in Teil-SPA verschoben.
- Die Erleichterung, der zufolge bestimmte Dokumente unter bestimmten Voraussetzungen auf dem Flugplatz oder am Betriebsort aufbewahrt werden können, wurde auf die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage ausgedehnt, da eine Kopie am Boden aufbewahrt werden muss.

CAT.GEN.MPA.200 Beförderung gefährlicher Güter

254. Die Anforderungen in CAT.GEN betreffen die Umstände, unter denen gefährliche Güter ohne eine Genehmigung gemäß SPA.DG befördert werden dürfen. Dies betrifft zum Beispiel im Gepäck von Fluggästen mitgeführte Gegenstände, die normalerweise als gefährlich angesehen werden. Dieser Absatz befasst sich auch mit der Wachsamkeit der Besatzungsmitglieder bezüglich gefährlicher Güter, die versehentlich mitgeführt werden.
255. Die Agentur hat sich dafür entschieden, mit einem Verweis auf die ICAO-Gefahrgutvorschriften zu arbeiten, wie dies in der NPA dargestellt ist. Der Verweis ist in der Durchführungsbestimmung angegeben. Auszüge aus den Gefahrgutvorschriften sind in diesen Vorschriften grundsätzlich nicht enthalten. Daher sind die Anforderung in CAT.GEN und die Anforderungen in SPA.DG kürzer als ihre Entsprechungen in den Teilabschnitten R von EU-OPS und JAR-OPS 3. Lediglich Anforderungen, die besondere Pflichten des Betreibers enthalten, wurden im Wortlaut aus den Gefahrgutvorschriften übernommen.

VI. CAT.OP: Teilabschnitt B – Betriebliche Verfahren

256. Dieser Teilabschnitt enthält die Anforderungen für die betrieblichen Verfahren bei CAT-Flugbetrieb. Er enthält zwei Abschnitte:
- Abschnitt 1 – Motorgetriebene Luftfahrzeuge und
 - Abschnitt 2 – Nicht-motorgetriebene Luftfahrzeuge

Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf Abschnitt 1.

CAT.OP.MPA: Abschnitt 1 – Motorgetriebene Luftfahrzeuge

Allgemeines

257. Dieser Abschnitt übernimmt Teilabschnitt D und Teile von Teilabschnitt E von EU-OPS und JAR-OPS 3.

Vergleich mit EU-OPS/JAR-OPS 3

258. Vorschriften von Teilabschnitt E von EU-OPS/JAR-OPS 3, die sich nicht auf Flugbetrieb bei geringer Sicht (LVO) beziehen, wurden in CAT.OP.MPA.110

übernommen. Dies betrifft Teile von OPS 1/3.430 und den entsprechenden Text von Anlage 1 (neu) zu OPS 1./3.430 und Anlage 2 zu OPS 1.320 Buchstabe c. Anlage 1 (alt) zu OPS 1./3.430 wurde nicht übernommen, weil sie im Juni 2011 durch Anlage 1 (neu) ersetzt wurde.

259. Die Vorschriften von EU-OPS/JAR-OPS 3 über Lufträume mit verringerter Höhenstaffelung (RVSM), ETOPS, Mindestnavigationsleistungsanforderungen (MNPS) und leistungsorientierte Navigation (PBN) wurden in die entsprechenden Teilabschnitte von Teil-SPA verschoben.
260. Die folgenden Anlagen, die Verfahren zur Einhaltung eines Sicherheitsziels enthalten, wurden als AMC übernommen und werden in der entsprechenden Agenturenentscheidung behandelt werden; dies betraf die folgenden Anlagen:
- Anlage 1 zu OPS 1.255 Grundsätze für die Kraftstoffermittlung;
 - Anlage 1 zu OPS 1.270 Verstauen von Gepäck und Fracht;
 - Anlage 1 zu OPS 1.305 Betanken oder Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen
 - Anlage 1 (neu) zu OPS 1./3.430.
261. Die folgenden Vorschriften von Teilabschnitt D werden durch andere Teile oder Vorschriftendokumente übernommen und sind nicht in diesem Abschnitt enthalten:
- OPS 1.311 wird in ORO.CC übernommen;
 - OPS 1.390 Kosmische Strahlung ist durch die Richtlinie 96/29/Euratom des Rates abgedeckt, und
 - OPS 1.420 ist in Verordnung (EU) Nr. 996/2010⁴⁷, ORO.GEN, Teil-M, Teil-SERA, CAT.GEN.MPA.105 Buchstabe c und d, SPA.DG und ORO.SEC enthalten.

CAT.OP.MPA.105 Benutzung von Flugplätzen und Betriebsorten

262. Diese Vorschrift übernimmt OPS 1/3.220. Der Geltungsbereich dieser Vorschrift wurde auf Betrieb erweitert, bei dem nicht von einem Flugplatz gestartet und nicht auf einem Flugplatz gelandet wird. Aus Sicherheitsgründen erlaubt der Vorschriftentext nicht die Nutzung von Betriebsorten für CAT-Betrieb mit technisch komplizierten Flugzeugen.

CAT.OP.MPA.106 Benutzung abgelegener Flugplätze – Flugzeuge

263. Die Agentur schlägt eine vorherige Genehmigung der Benutzung eines abgelegenen Flugplatzes als Bestimmungsflugplatz für gewerblichen Flugbetrieb mit Flugzeugen vor.
264. Die Agentur stimmte der Auffassung von Beteiligten und Überarbeitungsgruppen zu, dass die Benutzung eines abgelegenen Flugplatzes das Luftfahrzeug und die Passagiere einem größeren Risiko aussetzt als ein Betrieb, bei dem ein

⁴⁷ 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. 35-50.*

Bestimmungsausweichflugplatz verfügbar ist. Ob ein Flugplatz als abgelegener Flugplatz klassifiziert wird oder nicht, hängt oft davon ab, mit welchen Luftfahrzeugen der Flugplatz benutzt werden soll. Die zuständige Behörde sollte daher prüfen, ob alle verfügbaren Mittel genutzt werden, um das größere Risiko des Anfliegens eines abgelegenen Flugplatzes einzudämmen.

CAT.OP.MPA.110 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen, CAT.OP.MPA.115 Beim Endanflug zu verwendende Flugtechnik – Flugzeuge

265. Diese Vorschriften übernehmen OPS 1./3.225 und Teile von 1./3.430. Zur Verbesserung der Lesbarkeit der Vorschriften wurde 1./3.430 in zwei Anforderungen aufgeteilt. Der Text wurde umformuliert und so weit wie möglich vereinfacht.
266. Wie bereits oben erwähnt, wurden die folgenden entsprechenden Vorschriften von Anlage 1 (neu) zu OPS 1.430 als AMC übernommen und werden in der Entscheidung veröffentlicht:
- Start bei einer Pistensichtweite (RVR) von 400 m oder mehr;
 - Nichtpräzisionsanflug-Betrieb (NPA-Betrieb);
 - Landeanflugverfahren mit vertikaler Routenführung (APV);
 - CAT I-Flugbetrieb;
 - Platzrundenanflug;
 - Sichtanflug;
 - Vorschriften für ausgefallene oder herabgestufte Bodenanlagen und
 - Vorschriften für die Umrechnung der gemeldeten meteorologischen Sicht in die Pistensichtweite.

CAT.OP.MPA.115 Beim Endanflug zu verwendende Flugtechnik– Flugzeuge

267. Diese Vorschriften übernehmen OPS 1./3.225 und Teile von 1./3.430. Zur Verbesserung der Lesbarkeit der Vorschriften wurde 1./3.430 in zwei Anforderungen aufgeteilt. Der Text wurde umformuliert und so weit wie möglich vereinfacht.

CAT.OP.MPA.140 Größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS-Genehmigung

268. Diese Vorschrift übernimmt EU OPS 1.245. Dies umfasst die Vorschrift für Strahlflugzeuge mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl von 19 oder weniger und einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 45 360 kg zur Erhöhung der Grenzentfernung auf bis zu 180 Minuten, soweit von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt. Aus rechtlichen Gründen wurde Unterabsatz d mit den Anforderungen hinzugefügt, wie bei der zuständigen Aufsichtsbehörde eine Genehmigung beantragt wird.

CAT.OP.MPA.150 Kraftstoff

269. Diese Vorschrift übernimmt OPS 1/3.255. Die Agentur teilt die Ansicht von Beteiligten und der Überarbeitungsgruppen, dass die Anforderungen an die Kraftstoffverfahren eine sicherheitskritische Anforderung sind. Auf der Grundlage des Ergebnisses der Konsultation der Interessenvertreter und der zum CRD eingegangenen Reaktionen erhält die Agentur ihren Vorschlag aufrecht, eine vorherige Genehmigung der Kraftstoffrichtlinie und aller Änderungen hieran vorzuschreiben.
270. Wie bereits erwähnt, wurde der Text der Anlage 1 zu OPS 1.225 zu AMC-Material verschoben und wird in der Entscheidung veröffentlicht werden.

CAT.OP.MPA.155 Beförderung besonderer Kategorien von Fluggästen (Special Categories of Passengers, SCPs)

271. Diese Vorschrift übernimmt insbesondere OPS 1.260 und 1.265. Sie soll weiterhin den notwendigen Anknüpfungspunkt für zukünftige AMC/GM liefern, die Ergebnis des Regelungsprozesses für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) (MDM.072) sein können, der 2012 beginnen soll. Der vorgeschlagene Text wurde unter Berücksichtigung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität umformuliert⁴⁸. Besonderes Augenmerk galt Artikel 2 Buchstabe a, der eine Definition des Begriffs „Behinderter Mensch“ oder „Person mit eingeschränkter Mobilität“ gibt, die etwas umfassender ist diejenige in EU-OPS (siehe ACJ OPS 1.260 in Abschnitt 2 von JAR-OPS 1). Unter weiterer Berücksichtigung dessen, dass die in den Vereinigten Staaten bestehenden Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (14 CFR Part 382) jetzt auch für europäische Betreiber gelten, wurde darauf geachtet, dass die vorgeschlagene Durchführungsbestimmung im Einklang mit dem in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannten Grundsatz steht. Zusammenfassend soll der erarbeitete Text also sicherstellen, dass die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und die damit verbundene Durchführungsbestimmung für den Flugbetrieb sowie die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 eingehalten werden können.

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

272. Diese Vorschrift übernimmt OPS 1.390. Der Text wurde mit dem in Stellungnahme 5/2010 zu AUR.ACAS vorgeschlagenen Text in Einklang gebracht⁴⁹. AUR.ACAS wurde mit dem Ziel erarbeitet, ACAS mit Kollisionsvermeidungslogik Version 7.1 als verbindliche Norm für den europäischen Luftraum einzuführen.
273. Entsprechend den eingegangenen Reaktionen schlägt die Stellungnahme spezifische Anforderungen für Flugzeuge und Hubschrauber vor.

⁴⁸ *ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1-9.*

⁴⁹ Auf der Website der Agentur veröffentlicht.

VII. CAT.POL: Teilabschnitt C – Luftfahrzeugleistung und Betriebsbeschränkungen

274. Dieser Teilabschnitt enthält die Anforderungen für die Luftfahrzeugleistung und Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge, die in CAT-Flugbetrieb eingesetzt werden. Er enthält fünf Abschnitte:

- Abschnitt 1 – Flugzeuge;
- Abschnitt 2 – Hubschrauber;
- Abschnitt 3 – Segelflugzeuge;
- Abschnitt 4 – Ballone und
- Abschnitt 5 – Masse und Schwerpunktage.

275. Diese Stellungnahme befasst sich mit Abschnitt 1, 2 und 5.

CAT.POL.A: Abschnitt 1 – Flugzeuge**Allgemeines**

276. Dieser Abschnitt übernimmt die Teilabschnitte F-I von EU-OPS.

277. Dieser Abschnitt besteht aus vier Kapiteln:

- Kapitel 1 – Allgemeine Anforderungen;
- Kapitel 2 – Flugleistungsstufe A;
- Kapitel 3 – Flugleistungsstufe B;
- Kapitel 4 – Flugleistungsstufe C.

Vergleich mit EU-OPS/JAR-OPS 3

278. Der Vorschrifteninhalt der Teilabschnitte F-I wurden beibehalten. Einige redaktionelle Überarbeitungen dienen dem Abgleich mit den in anderen Teilabschnitten verwendeten Begriffen. In denjenigen Fällen, in denen der EU-OPS-Text alternative Methoden erlaubt, wurde der Text entweder in AMC verschoben oder gestrichen, weil eine Abweichung gemäß Artikel 14 Absatz 6 erforderlich wäre, wenn die Kriterien für die Alternative nicht klar festgelegt sind.

279. Anlage 1 zu OPS 1.545 Buchstabe b Nummer 1 und Buchstabe c Nummer 1 wurde auf AMC-Ebene verschoben.

Kapitel 2 – Flugleistungsstufe A

280. Die Text der Vorschrift wurde ohne nennenswerte Änderungen beibehalten.

281. Aufgrund eingegangener Stellungnahmen wurde für Steilanflugverfahren die Höhe über der Pistenschwelle von 50 auf 60 ft angehoben, um Übereinstimmung mit NPA 25B-267 und dem Vorschlag des JAA Performance Sub-Committee herzustellen.

Kapitel 3 – Flugleistungsstufe B

282. Die Text der Vorschrift wurde ohne nennenswerte Änderungen beibehalten.

Kapitel 4 – Flugleistungsklasse C

283. Die Text der Vorschrift wurde ohne nennenswerte Änderungen beibehalten.

CAT.POL.H: Abschnitt 2 – Hubschrauber**Allgemeines**

284. Dieser Abschnitt übernimmt die Teilabschnitte F-I von JAR-OPS 3.

285. Dieser Abschnitt besteht aus vier Kapiteln:

- Kapitel 1 – Allgemeine Anforderungen;
- Kapitel 2 – Flugleistungsklasse 1;
- Kapitel 3 – Flugleistungsklasse 2;
- Kapitel 4 – Flugleistungsklasse 3.

Betrieb zu/von Standorten von öffentlichem Interesse – CAT.POL.H.225

286. Ein Standort von öffentlichem Interesse ist ein Landeplatz an einem Krankenhaus, das sich in einem schwierigen Ballungsgebiet befindet. Sofern er nicht die HEMS-Betriebsbasis ist, hat er Anspruch auf eine Erleichterung gegenüber den Anforderungen von Flugleistungsklasse 1, weil der Landebereich für eine Einhaltung eines Kategorie A-Verfahrens zu klein ist oder die Hindernisumgebung zu einem zu anspruchsvollen Steigfluggradienten führt.⁵⁰ Die Vorschrift gilt für HEMS-Betrieb sowie Transfers zwischen Krankenhäusern, für die keine HEMS-Genehmigung erforderlich ist.
287. Der Betreiber hat Standorte von öffentlichem Interesse anzugeben, an denen Flugbetrieb gemäß Flugleistungsklasse 1 nicht möglich ist, und eine Genehmigung auf Flugbetrieb ohne die Fähigkeit einer sicheren Notlandung zu beantragen. Eine entsprechende Anforderung an die zuständige Aufsichtsbehörde (ARO.OPS.220) verpflichtet die zuständige Aufsichtsbehörde, die Liste der Standorte von öffentlichem Interesse in die Genehmigung aufzunehmen.
288. Der endgültige Vorschlag entspricht JAR-OPS 3 mit einigen redaktionellen Änderungen, um den Text zu verbessern und Übereinstimmung mit anderen Anforderungen herzustellen. Die Bestimmung löste eine Reihe von Reaktionen aufgrund einer unterschiedlichen oder fehlenden Umsetzung von JAR-OPS 3 in Mitgliedstaaten aus. Nach umfangreichen Beratungen mit den Mitgliedstaaten und Fachleuten kam die Behörde zu dem Ergebnis, dass sie keinen Sicherheitsnachweis schaffen kann, der es erlauben würde, die Intention oder die Umsetzungstermine von JAR-OPS 3 zu ändern. Insbesondere die Fristen für die Umsetzung können ein Problem für die Entscheidungsfindung auf Kommissionsebene sein, da dies über den Bereich der Rechtsvorschriften für die Flugbetriebssicherheit hinausgeht.

⁵⁰ Für Landungen (an Krankenhäusern), die nicht in einem schwierigen Ballungsgebiet liegen, können die – schon in CAT.POL.H enthaltenen – Bestimmungen für die Exposition angewandt werden, da dies keine Vereinfachung gegenüber den Anforderungen an Flugleistungsklasse 1 darstellt.

Flugbetrieb ohne die Fähigkeit einer sicheren Notlandung – CAT.POL.H.305

289. Anlage 1 zu JAR-OPS 3.517 Buchstabe a wurde in diese Durchführungsbestimmung aufgenommen.
290. Aus Gründen der Rechtssicherheit müssen die Bedingungen eindeutig sein. Deshalb wurden einige Elemente von ACJ-2 zu Anlage 1 zu JAR-OPS 3.517 Buchstabe a auf Vorschriftenebene angehoben, statt die Möglichkeit einer alternativen Auslegung offen zu lassen. Die Methode zur Erfüllung einer solchen Bedingung verbleibt im AMC-Material.

Hubschrauberbetrieb über einer schwierigen Umgebung außerhalb eines Ballungsgebietes – CAT.POL.H.420

291. Eine schwierige Umgebung außerhalb eines Ballungsgebietes kann definiert werden als eine Umgebung, in der:
- eine sichere Notlandung nicht durchgeführt werden kann, weil die Oberfläche unzureichend ist;
 - Insassen des Hubschraubers nicht ausreichend vor den Elementen geschützt werden können und
 - kein der erwarteten Gefährdung angemessener Such- und Rettungsdienst zur Verfügung steht.
292. Die Quelle von Absatz CAT.POL.H.420 ist Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe e, deren Grundlage eine Risikobewertung mit dem Ziel ist, ein hohes Maß an Fluggastenschutz in der gewerbsmäßigen Beförderung zu schaffen. Der Teil der Anforderung, der sich mit dem Insassenschutz befasst, hat seine Begründung in der Tatsache, dass per definitionem bei einem einmotorigen Hubschrauber, der in Flugleistungsklasse 3 über einer schwierigen Umgebung fliegt, ein kritischer Triebwerksausfall zu einer Notlandung mit möglichen Opfern führt.
293. Als jedoch 1999 die Vorschrift geschaffen wurde, war sich die JAA der wirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Vorschrift und dessen bewusst, dass ein Hubschrauber mit der entsprechenden Leistungsfähigkeit möglicherweise nicht kurzfristig zur Verfügung steht. Daher wurden Anleitungen aufgenommen, die eine Fortführung des bestehenden Betriebs erlaubten, insbesondere:
- im Gebirge und
 - in abgelegenen Gebieten, in denen es nicht praktikabel und nicht angemessen ist, den einmotorigen Betrieb einzustellen und die Flotte durch mehrmotorige Hubschrauber zu ersetzen.
294. Aufgrund der unterschiedlichen Umsetzung von JAR-OPS 3 in den Mitgliedstaaten wird die Bestimmung umfassender gehandhabt, als es von der JAA im Jahre 1999 vorgesehen war, entweder, indem ein solcher Betrieb mit einmotorigen Hubschraubern in einer beliebigen schwierigen Umgebung erlaubt wurde, oder auch durch die Zulassung neuer Betreiber.
295. Da bestimmte mehrmotorige Hubschrauber heute möglicherweise die Anforderungen der Flugleistungsklasse 1 oder 2 bei Flügen in größeren Höhen nicht erfüllen können, wurden die Bestimmungen von JAR-OPS 3 in die

vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen übernommen, damit dieser Betrieb fortgesetzt werden kann, bis Hubschrauber mit einer besseren Leistung verfügbar sind. Es wurden gewisse Anpassungen vorgenommen, um die Situation in den Mitgliedstaaten so weit wie möglich zu berücksichtigen.

296. Eine neue aufsichtsbehördliche Anforderung (ARO.OPS.215) verlangt, dass diese Gebirgs- und abgelegenen Gebiete von dem Mitgliedstaat benannt werden und die zuständige Aufsichtsbehörde die Risikobewertung und die technische und wirtschaftliche Begründung für die Durchführung eines solchen Betriebs vor der Genehmigung überprüft.
297. Es werden neue GM eingeführt, die IEM zu Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe e ersetzen und die Bedingungen klären, unter denen eine Genehmigung erteilt werden kann.
298. Einige Mitgliedstaaten und Beteiligte argumentieren, dass die vorgeschlagene Vorschrift nicht auf Berggebiete oder abgelegene Gebiete beschränkt sein, sondern Betrieb in jeder schwierigen Umgebung erlauben sollte. Den Beteiligten und der Agentur war es jedoch innerhalb der verfügbaren Zeit nicht möglich, die entsprechenden Daten zu sammeln und einen Sicherheitsnachweis zu erstellen, der die Notwendigkeit begründen würde, das grundlegende Prinzip von JAR-OPS 3 nochmals zu überdenken, das darin bestand, angesichts späterer technischer Fortschritte und einer verbesserten Zuverlässigkeit einmotoriger Hubschrauber Flotten auf mehrmotorige Hubschrauber umzustellen. Die Agentur hält es daher für verfrüht, jetzt wesentliche Änderungen an der Vorschrift vorzunehmen. Sie hat damit begonnen, entsprechende Daten zu sammeln, und es ist vorgesehen, einen neuen Regelsetzungsprozess bezüglich dieses Themas einzuleiten. Dieser Regelsetzungsprozess wird sich auch mit dem Einsatz von Hubschraubern mit Kolbenantrieben befassen.

CAT.POL.MAB: Abschnitt 5 – Masse und Schwerpunktlage

Allgemeines

299. Dieser Abschnitt übernimmt Teilabschnitt J von EU-OPS und JAR-OPS 3.
300. Dieser Abschnitt besteht aus zwei Kapiteln:
- Kapitel 1 – Motorgetriebene Luftfahrzeuge;
 - Kapitel 2 – Nicht-motorgetriebene Luftfahrzeuge.
301. Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf Kapitel 1.

Kapitel 1 – Motorgetriebene Luftfahrzeuge

Spezifische Probleme

302. Die Anforderungen an Masse und Schwerpunktlage für motorgetriebene Luftfahrzeuge wurden nicht getrennt, da nur wenige Unterschiede zwischen Flugzeugen und Hubschraubern festgestellt wurden. Der resultierende Text ist so weit wie möglich auf die ursprünglichen Anforderungen von EU-OPS und JAR-

- OPS 3 abgestimmt. Er wurde jedoch gestrafft, und das Gleichgewicht zwischen Vorschriftenebene und AMC wurde verbessert, um eine ausreichende Flexibilität zu ermöglichen und unterschiedlichen betrieblichen Umständen Rechnung zu tragen.
303. Die Anforderungen für das Wägen von Luftfahrzeugen wurden vorläufig in CAT.POL.MAB.100 Buchstabe b belassen. Sie werden im Rahmen des Regelsetzungsprozesses MDM.047 in Teil-M integriert werden. Dieser Prozess wird auch eine Beurteilung von Personen/Organisationen beinhalten, die berechtigt sind, Wägungen von Luftfahrzeugen durchzuführen.
304. Es wurden zusätzliche Kriterien für die Genehmigung von Standardmassen für andere Ladung als Fluggäste und Gepäck in CAT.POL.MAB.100 Buchstabe f aufgenommen.
305. Die Genehmigung für das Weglassen einiger Daten aus den Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage wurde in CAT.POL.MAB.105 Buchstabe a gestrichen, da beabsichtigt ist, dass diese Daten nicht fehlen, sondern an anderer Stelle in einer leicht zugänglichen Weise verfügbar gemacht werden.
306. Die Bestimmungen über die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage wurden erweitert (CAT.POL.MAB.105 Buchstabe e) und decken auch die Verwendung unterschiedlicher Arten von Bordsystemen für Masse und Schwerpunktlage ab, um bestehende Systeme zu berücksichtigen, die nicht von EU-OPS/JAR-OPS 3 erfasst sind.

VIII: CAT.IDE: Teilabschnitt D – Instrumente, Daten, Ausrüstungen

307. Dieser Teilabschnitt enthält allgemeine Anforderungen für CAT-Flugbetrieb. Er besteht aus vier Abschnitten:
- Abschnitt 1 – Flugzeuge;
 - Abschnitt 2 – Hubschrauber;
 - Abschnitt 3 – Segelflugzeuge und
 - Abschnitt 4 – Ballone.
308. Diese Stellungnahme enthält Abschnitt 1 und 2.
309. Abschnitt 1 und 2 übernehmen Teilabschnitt K und L von EU-OPS und JAR-OPS 3.
310. Der Text wurde allgemein gehalten, wobei leistungsorientierte Ziele beibehalten wurden, soweit durchführbar, d. h. auf Vorschriftenebene, wobei System-/Gerätespezifikationen und Nachweisverfahren auf AMC-Ebene gegeben wurden.
311. Anforderungen an die Ausrüstung wurden von rein betrieblichen Anforderungen getrennt, z. B. bezüglich der Verwendung von Ausrüstung, die in CAT.OP in geeigneter Weise behandelt werden.
312. Die Nummerierung der Vorschriften erfolgt in jedem Abschnitt fortlaufend, sodass Vorschriften, die das gleiche Thema betreffen, bei Flugzeugen und Hubschraubern dieselbe Nummer tragen. Wenn eine Vorschrift nur auf Flugzeuge zutrifft, wurde die Nummer bei Hubschraubern übersprungen und umgekehrt.
313. Die Zulassungsanforderungen in CAT.IDE.A/H.100 für die Instrumente und Ausrüstung gemäß Teilabschnitt CAT.IDE wurden im Einklang mit den

Anforderungen von Teil-21 verdeutlicht. Es wurden zusätzliche Bestimmungen hinzugefügt, um sicherzustellen, dass Instrumente und Ausrüstungen, die nicht von Teil-CAT verlangt werden und die nicht gemäß Teil-21 genehmigt werden müssen, nicht für Sicherheitsfunktionen verwendet werden und die Lufttüchtigkeit nicht beeinflussen.

314. Es wurde eine neue Anforderung aufgenommen, CAT.IDE.A/H.105, Mindestausrüstung für den Flug, für den Betrieb mit ausgefallenen Komponenten im Einklang mit OPS 1.030/3.030.
315. Die Anforderungen an Flugdatenschreiber wurden gemäß NPA-OPS 39B (Flugdatenschreiber Typ 1A FDR) aktualisiert. NPA-OPS 48A, Aufzeichnung von Data-Link-Kommunikation für neu gebaute Flugzeuge, und NPA-OPS 67, Flugdatenschreiber Typ IVA für Hubschrauber, wurden ebenfalls berücksichtigt.
316. Der erste Teil der ursprünglichen Anforderung an Ausrüstung für den Flug in Vereisungsbedingungen in CAT.IDE.A/H.165 wurde gestrichen, da er bereits in der grundlegenden Anforderung 2 Buchstabe a Nummer 5 enthalten ist.
317. Der Termin für die verbindliche Festlegung der Aufzeichnung von Data-Link-Kommunikation sollte im Idealfall mit dem Termin zusammenfallen, zu dem Data Link für wesentliche VHF-Kommunikation verwendet wird. Allerdings wurde in vielen Kommentaren ein ausreichend langer Vorlauf zur Vermeidung kostspieliger Umrüstungen gewünscht. Es wird daher vorgeschlagen, die Aufzeichnung von Datenverbindungskommunikation zwei Jahre nach Inkrafttreten der OPS-Verordnung, d. h. am 8. April 2014, verbindlich vorzuschreiben.
318. CAT.IDE.A(H).250 Handfeuerlöscher: Die Bestimmung von OPS, die die Verwendung des Löschmittels Halon vorschreibt, wurde entfernt, da die Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 dessen Verwendung verbietet. Die Vorschrift enthält eine allgemeine Sicherheitszielsetzung bezüglich der Wirksamkeit des Löschmittels. Diese ermöglicht die Verwendung von Halon in einer Übergangsfrist.
319. Die Anforderung bezüglich des Anzeigegeräts für kosmische Strahlung (OPS 1.680/3.680) wurde gestrichen, da die Grundverordnung, die sich nur mit der Senkung von Sicherheitsrisiken befasst, keine rechtliche Grundlage (Gefährdung der Gesundheit) für ihre Umsetzung bietet. Mit dieser Streichung wird auch eine Überschneidung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften vermieden, insbesondere denjenigen, die die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz oder den Schutz vor Strahlungen betreffen (Richtlinie 96/29/Euratom des Rates vom 13. Mai 1996).

Abschnitt 1 – Flugzeuge

320. Die Anforderungen an Ersatzsicherungen (CAT.IDE.A.110) wurden im Einklang mit ICAO und EU-OPS und JAA NPA-OPS 43 erweitert.
321. Die Vereinfachung bezüglich einiger der Instrumente und Geräte, die für VFR-Betrieb am Tage erforderlich sind, für Luftfahrzeuge, bei denen die Einhaltung eine Nachrüstung erforderlich machen würde, und die vorbehaltlich der Genehmigung der Luftfahrtbehörde galt, wurde nun direkt in die Vorschrift aufgenommen, um eine einheitliche Anwendung in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

322. Die Anforderung eines Oberkörper-Rückhaltesystems (Upper Torso Restraint, UTR) auf Kleinflugzeugen, CAT.IDE.A.205, wurde aufgrund einer Empfehlung einer Unfalluntersuchungsstelle gegenüber CAA UK und einer anschließend von CAA UK durchgeführten Untersuchung in Übereinstimmung mit NPA 26-20 für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 5 700 kg hinzugefügt.
323. Eine Definition von UTR wurde ebenfalls gegeben, um Flexibilität für bestehende konstruktive Lösungen zu ermöglichen. Die Überprüfung der Kommentare hat gezeigt, dass die Verwendung des Begriffs „Safety Harness“ in EU-OPS nicht konsistent ist. Wiewohl allgemeine Übereinstimmung darüber zu herrschen scheint, dass ein „Safety Harness“ aus einem Beckengurt und zwei Schultergurten besteht, gibt es eine Reihe von Flugzeugen, bei denen die einschlägigen Anforderungen anscheinend nicht erfüllt sind. Anträge auf eine Ausnahmeregelung, die bei der Europäischen Kommission im Rahmen von EU-OPS eingingen, bestätigen diese Auffassung. Es gingen mehrere Kommentare ein, in denen eine Genehmigung der Verwendung von Sicherheitsgurten mit einem diagonalen Schultergurt auf dem Beobachtersitz im Cockpit in Flugzeugen beantragt wurde, in denen der Einbau eines Vierpunktgurts nicht möglich ist. In Anbetracht der neuesten Entwicklungen bei Luftfahrzeug-Innenausstattungen können verschiedene konstruktive Lösungen für Oberkörper-Rückhaltesysteme dasselbe höhere Sicherheitsniveau für die Beobachtersitze bieten.
324. Anforderungen an TAWS Klasse A und Klasse B (CAT.IDE.A.150) wurden im Einklang mit NPA-OPS 39 B aufgenommen.

Abschnitt 2 – Hubschrauber

325. Die ursprünglich in JAR-OPS 3 enthaltene Vereinfachung der Sauerstoffanforderungen für Piloten (CAT.IDE.H.240) wird aufgrund von Kommentaren zum CRD für andere als technisch komplizierte Hubschrauber, die zwischen 10 000 ft und 13 000 ft betrieben werden, beibehalten. Weitere Ausnahmen für kurzzeitige Eintritte in Höhen zwischen 13 000 ft und 16 000 ft, für die ursprünglich gemäß JAR-OPS 3 eine Sondergenehmigung der Aufsichtsbehörde vorgesehen war, müssen gemäß Artikel 14 der Grundverordnung behandelt werden. Diese weiteren Ausnahmen stehen nicht im Einklang mit den ICAO-SARP, und für ihre Genehmigung müssen bestimmte risikomindernde Voraussetzungen gegeben sein (z. B. Erfahrung des Betreibers, physiologische Anpassung des Piloten an bestimmte Höhen); außerdem könnten sie in der Regel nur in bestimmten Gebieten gewährt werden (d. h. Berggebieten).

Anhang V – Teil-SPA

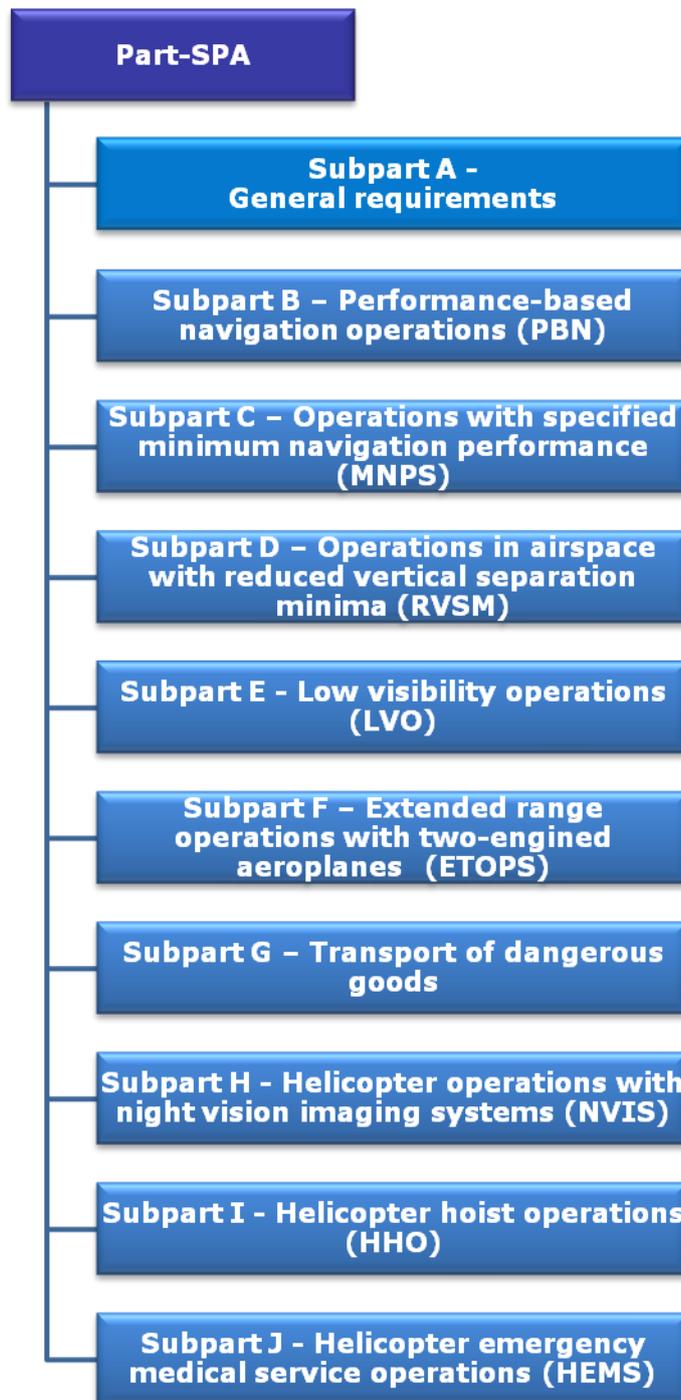
I. Geltungsbereich

326. Teil-SPA enthält Betreiberanforderungen an einen Betrieb, für den Sondergenehmigungen erforderlich sind.

327. Teil-SPA besteht aus 10 Teilabschnitten:

- Der erste Teilabschnitt enthält allgemeine Anforderungen, die für alle neun in Teil-A behandelten Sondergenehmigungen gelten;
- die Anforderungen für die neun Sondergenehmigungen sind jeweils in einem getrennten Teilabschnitt enthalten.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Struktur von Teil-SPA.

Abbildung 11: Struktur von Teil-SPA

328. Die Anforderungen von Teil-SPA gelten für gewerbliche und nichtgewerbliche Betreiber, mit folgenden Ausnahmen:

- SPA.ETOPS gilt nur für CAT-Betrieb von Flugzeugen, und
- SPA.NVIS, SPA.HHO und SPA.HEMS gelten nur für CAT-Betrieb von Hubschraubern.

II. Überblick über die Reaktionen

329. Im Allgemeinen kam in den eingegangenen Reaktionen eine grundsätzliche Unterstützung der CRD-Version von Teil-SPA zum Ausdruck.

III. Überblick über die Unterschiede

Unterschiede gegenüber EU-OPS/JAR-OPS 3

330. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über gewollte Unterschiede gegenüber EU-OPS und JAR-OPS 3.

Tabelle 9: Unterschiede gegenüber EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS 3-Bestimmung	EASA-EU-Bezeichnung	Beschreibung des Unterschieds	Begründung
Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe d Unterabsatz c Nummer 2	SPA.HEMS.125	Die Flugleistungsvorschriften wurden gemäß JAA HSST WP und der Haltung der Beteiligten nach der NPA-Konsultation geändert.	Aufnahme eines JAA HSST WP.
Anlage 1 zu JAR-OPS 3.175	n. zutr.	Streichung der Offshore-Genehmigung.	JAR-OPS 3 enthielt keine objektiven Kriterien.

Unterschiede gegenüber ICAO Anhang 6

331. Die Stellungnahme enthält keine Anforderungen, die weniger einschränkend wären als die derzeit geltenden ICAO-Standards.

IV. Liste der vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse

332. Während der Konsultationsphasen mit Beteiligten wurde eine Reihe von Punkten ermittelt, die – wenn sie in dieser Stellungnahme behandelt worden wären – weit über das Mandat der Agentur zur Umsetzung des Inhalts bestehender Vorschriften hinausgegangen wären. Diese Elemente wurden jedoch dokumentiert und werden in getrennten Regelsetzungsprozessen behandelt werden, um eine angemessene Konsultation und Einbeziehung der Beteiligten sicherzustellen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorgeschlagenen Regelsetzungsprozesse.

Tabelle 10: Vorgeschlagene Regelsetzungsprozesse

Teil, Vorschriftenbezeichnungen	Geltungsbereich	Verweis auf RMP
SPA	Genehmigung der Durchführung von Offshore-Flugbetrieb	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Eine Überarbeitung von EU-OPS Teilabschnitt E. Dies betrifft insbesondere die Vorschriften über APV-Betrieb, LTS CAT I-Betrieb, OTS CAT II-Betrieb und Betrieb mit EVS, die jüngsten Änderungen von ICAO SARPs und neue technische Entwicklungen wie synthetische Sichtsysteme (Synthetic Vision Systems, SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Erarbeitung angemessener Vorschriften für NVIS-Betrieb für anderen als CAT(H)-Flugbetrieb	OPS.096
SPA.HHO	Erarbeitung eines einzigen Abschnitts für Betrieb mit einer menschlichen Außenlast, damit diese Anforderungen nicht mehr auf Teil-SPA und Teil-SPO verteilt sind.	OPS.067
SPA.HEMS	Umsetzung von JAA TGL-43	OPS.057

V. SPA.GEN: Teilabschnitt A – Allgemeine Anforderungen**Allgemeines**

333. Dieser Teilabschnitt enthält allgemeine Anforderungen an Betreiber für Erlangung und Besitz einer Sondergenehmigung. Dieser Teilabschnitt ist zusammen mit dem Teilabschnitt über die Anforderungen für eine Sondergenehmigung zu lesen.

SPA.GEN.100 Zuständige Aufsichtsbehörde

334. Diese Anforderung legt die zuständige Aufsichtsbehörde fest und unterscheidet zwischen gewerblichen und nichtgewerblichen Betreibern.

335. Zur Einhaltung von ICAO Anhang 6 Teil II bestimmt diese Anforderung, dass für nichtgewerbliche Betreiber, die in einem Drittland eingetragene Luftfahrzeuge einsetzen, die Sondergenehmigungen für PBN, MNPS und RVSM vom Dritt-Eintragungsstaat ausgestellt werden müssen.

SPA.GEN.105 Beantragung von Sondergenehmigungen

336. Die Agentur nahm einen Verweis auf „in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 festgelegte Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD)“ auf. Betriebseignungsdaten sind Daten, die vom Luftfahrzeughersteller beim Musterzulassungsverfahren erstellt werden müssen, um einen sicheren Betrieb des Luftfahrzeugmusters zu gewährleisten. Einige dieser Daten werden für Betreiber Pflicht werden, insoweit sie ihre Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) und ihre Ausbildungsprogramme auf der Grundlage dieser Daten erstellen müssen. Die OSD stellen daher Mindestanforderungen an ein Luftfahrzeugmuster dar, um ein gleichmäßiges Sicherheitsniveau zu gewährleisten.
337. Das am 13. Mai 2011 veröffentlichte CRD zu NPA 2009-01, „Betriebseignungsnachweis“ und „Sicherheitsrichtlinien“ enthält weitere Erläuterungen.

SPA.GEN.110 Berechtigungen eines Betreibers, der Inhaber einer Sondergenehmigung ist

338. Die Anforderung legt fest, dass Sondergenehmigungen für nichtgewerblichen Betrieb im „Verzeichnis der Sondergenehmigungen“ und für gewerblichen Betrieb in den „Betriebspezifikationen“ (OPSPECS) dokumentiert sein müssen. Die entsprechenden behördlichen Anforderungen sind in Teil-ARO festgelegt. Die Vordrucke für die „OPSPECS“ und das „Verzeichnis der Sondergenehmigungen“ sind als Anlage II und III in Teil-ARO enthalten.

SPA.GEN.115 Änderungen an einem einer Sondergenehmigung unterliegenden Betrieb

339. Diese Anforderung legt fest, dass jede Änderung, die Auswirkungen auf die Bedingungen einer Sondergenehmigung hat, der vorherigen Genehmigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde bedarf. Dies beinhaltet die Erarbeitung eines alternativen Nachweisverfahrens.
340. Es ist daher zu beachten, dass SPA-Anforderungen und entsprechendes AMC-Material mit der Absicht entwickelt wurden, dass von gewerblichen und nichtgewerblichen Betreibern vorgeschlagene alternative Nachweisverfahren einer vorherigen Genehmigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde bedürfen.

SPA.GEN.120 Fortlaufende Gültigkeit einer Sondergenehmigung

341. Diese Anforderung basiert auf dem Konzept der fortlaufenden Gültigkeit der Genehmigungen, was in Einklang mit der Verfahrensweise bei allen anderen Zulassungen und Zeugnissen von Betreibern steht.
342. Die Agentur hat einen Verweis auf die OSD als zusätzliches Kriterium für die Aufrechterhaltung der Gültigkeit einer Sondergenehmigung hinzugefügt.

VI. SPA.PBN: Teilabschnitt B – Betrieb mit leistungsbasierter Navigation (Performance-Based Navigation, PBN)

Allgemeines

343. Dieser Teilabschnitt befasst sich mit der spezifischen Genehmigung für einen Betrieb in bestimmten Lufträumen, in denen Bestimmungen für eine leistungsbasierte Navigation (Performance-Based Navigation, PBN) gelten. Er beinhaltet die folgenden Bestimmungen:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- Basic-RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH⁵¹.

344. Mit diesem Teilabschnitt wird EU-OPS 1.243 umgesetzt.

SPA.PBN.100 PBN-Betrieb

345. Die Agentur schreibt eine Sondergenehmigung für jeden PBN-Flugbetrieb außer RNAV5 (B-RNAV) vor. Die Agentur kam zu dem Ergebnis, dass Betrieb in einem RNAV5-Luftraum keinen so sicherheitskritischen Betrieb darstellt, dass eine Sondergenehmigung gerechtfertigt wäre.

346. Die Agentur teilte die Auffassung einiger nichtgewerblicher Betreiber, dass zwischen gewerblichem und nichtgewerblichem Flugbetrieb unterschieden und die Notwendigkeit und Angemessenheit des Konzepts von Betriebsgenehmigungen überprüft werden müsse. Die Agentur beabsichtigt daher, Regelsetzungsprozess MDM.062 mit dem folgenden Zweck einzuleiten:

- Erarbeitung von Vorschriften für Teil-FCL über die Ausbildungsanforderungen für PBN-Flugbetrieb;
- Überprüfung der Notwendigkeit einer Betriebsgenehmigung für jeden PBN-Betrieb für CAT-, NCC- und NCO-Betreiber und ob es Alternativen zu einer Betriebsgenehmigung gibt, z. B. Anforderungen in Teil-FCL, und
- Erarbeitung eines AMC für die Betriebsgenehmigung in SPA.PBN, die auf dem bestehenden AMC 20-Material aufbaut.

347. Eine GM zu dieser Anforderung wird weitere Informationen zu den Kriterien für die Genehmigung und den Betrieb wie in AMC 20-Material und/oder in ICAO Doc 9613 (PBN-Handbuch) angegeben bieten.

⁵¹ RNAV: Area Navigation (Flächennavigation); RNP: Required Navigation Performance (erforderliche Navigationsleistung); AR: Authorisation Required (Genehmigung erforderlich); APCH: Approach (Landeansatz).

VII. SPA.MNPS: Teilabschnitt C – Flugbetrieb mit Mindestnavigationsleistungsanforderungen (Specified Minimum Navigation Performance, MNPS)

Allgemeines

348. Dieser Teilabschnitt enthält die Anforderungen für die Sondergenehmigung für einen Flugbetrieb in einem festgelegten Luftraum, in dem Mindestnavigationsleistungsanforderungen (Minimum Navigation Performance Specifications, MNPS) gemäß ergänzenden regionalen Verfahren gelten.
349. Teilabschnitt MNPS übernimmt EU-OPS 1.243 und 1.870.

VIII. SPA.RVSM: Teilabschnitt D – Flugbetrieb in Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM)

Allgemeines

350. Dieser Teilabschnitt enthält die Anforderungen an die Sondergenehmigung für einen Betrieb in einem festgelegten Luftraum, in dem eine verringerte Höhenstaffelung von 300 m (1 000 ft) gilt.
351. Dieser Teilabschnitt setzt EU-OPS 1.241 um und enthält Teile der Vorschrift TGL 6 (Anleitungen für die Zulassung von Luftfahrzeugen und von Betreibern für den Flug im Luftraum oberhalb FL 290, in dem eine verringerte Höhenstaffelung von 300 m (1 000 ft) gilt).

IX. SPA.LVO: Teilabschnitt E – Flugbetrieb bei geringer Sicht (Low Visibility Operations, LVO)

Allgemeines

352. Dieser Teilabschnitt enthält die Sondergenehmigung für Flugbetrieb bei geringer Sicht, der folgenden Flugbetrieb umfasst:
- Start bei geringer Sicht (Low Visibility Take-Off, LVTO)
 - Flugbetrieb nach Betriebsstufe I unter Standard (LTS CAT I),
 - Flugbetrieb nach Betriebsstufe II bei Standardbedingungen (CAT II),
 - Flugbetrieb nach Betriebsstufe II bei Nichtstandardbedingungen (OTS CAT II),
 - Flugbetrieb nach Betriebsstufe III bei Standardbedingungen (CAT III) und
 - Landeanflugbetrieb mit erweiterten Sichtdarstellungssystemen (Enhanced Vision Systems, EVS), für deren Einsatz eine betriebliche Anrechnung auf die Mindest-Pistensichtweite (RVR) gewährt wird.
353. Dieser Teilabschnitt übernimmt die LVO-bezogenen Vorschriften von Teilabschnitt E von EU-OPS und JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Flugbetrieb bei geringer Sicht (Low Visibility Operations, LVO)

354. Diese Anforderung legt fest, welcher Flugbetrieb LVO-Flugbetrieb ist.
355. LVO und die Betriebsmindestbedingungen sind in „Anhang I – Begriffsbestimmungen für in den Anhängen II bis VIII verwendete Begriffe“ definiert (Anhang I – Begriffsbestimmungen).
356. Gemäß EU-OPS ist LVTO-Flugbetrieb als Start bei einer Pistensichtweite unter 400 m definiert. EU-OPS schreibt ein Ausbildungsprogramm für LVTO und zusätzliche weitere Sondergenehmigungen für Starts bei einer Pistensichtweite unter 150 m und für Starts bei einer Pistensichtweite unter 125 m vor. Die vorgeschlagene Anforderung deckt sich mit diesen Bestimmungen, ändert jedoch das Konzept etwas. Es gibt nur eine einzige Genehmigung für LVTO, in der die genehmigte Betriebsmindestbedingung angegeben ist.
357. Die Agentur teilt die Auffassung der Mehrheit der Beteiligten, dass EU-OPS EVS-Betrieb als LVO klassifiziert, z. B. in Anlage 1 zu OPS 1.450 oder Anlage 1 zu OPS 1.455. Die vorgeschlagene Vorschrift stellt klar, dass nur solcher EVS-Betrieb als LVO behandelt werden sollte, für den eine betriebliche Anrechnung auf die RVR-Minima erfolgt.

SPA.LVO.110 Allgemeine Anforderungen an den Betrieb

358. Die Agentur hat den Inhalt von Anlage 1 zu OPS 1.455 Buchstabe b Nummer 2 Ziffer ix übernommen, die einen Funkhöhenmesser für die Festlegung von Höhenansagen unter 200 ft über der Schwelle vorschreibt.
359. Für LVO-Betrieb mit EVS befinden sich mögliche Änderungen an den aktuellen EU-OPS-Anforderungen an die Ausrüstung zur Festlegung von Ansagehöhen sowie deren Auswirkungen auf die Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen für NPA-, APV- und PA-Betrieb noch in der Prüfung, wobei alle verfügbaren Unterlagen herangezogen werden.

SPA.LVO.115 Flugplatzbezogene Erwägungen

360. Diese Anforderung stellt klar, dass in Übereinstimmung mit EU-OPS ein LVO nur durchgeführt werden kann, wenn auf dem ausgewählten Flugplatz Verfahren für den Flugbetrieb bei geringer Sicht (Low Visibility Procedure, LVP) festgelegt sind. Diese Anforderung gilt für jeden Betrieb bei einer Sichtweite unter 800 m.
361. Ein zusätzlicher Unterabsatz schreibt vor, dass der Betreiber auf Flugplätzen außerhalb der Europäischen Union, auf denen der Begriff LVP möglicherweise nicht verwendet wird, sicherstellen muss, dass für diese Flugplätze gleichwertige Verfahren bestehen, die die Anforderungen von LVP erfüllen.

Zukünftige Regelsetzungsprozesse

362. Im Rahmen des Mandats der Agentur wurde der bestehende Vorschriftentext von EU-OPS nur dort geändert, wo offensichtliche Fehler beseitigt werden mussten, wesentliche Änderungen im Interesse der Sicherheit notwendig waren oder die Intention der Vorschrift nicht eindeutig war.
363. Die Agentur ist der Meinung, dass eine gründliche Überarbeitung der Anforderungen aus Teilabschnitt E erforderlich ist. Dies gilt insbesondere für die

Vorschriften über APV-Betrieb (Anflugverfahren mit vertikaler Führung), LTS CAT I-Betrieb, OTS CAT II-Betrieb und Betrieb mit EVS. Hierfür ist ein eigener Regelsetzungsprozess erforderlich, der auch die jüngsten Änderungen der ICAO SARPs und neue technische Entwicklungen wie synthetische Sichtsysteme (Synthetic Vision Systems, SVS) und kombinierte Sichtsysteme (Combined Vision Systems, CVS) berücksichtigt.

X. SPA.ETOPS: Teilabschnitt F – Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS)

Allgemeines

364. Dieser Teilabschnitt enthält die Anforderungen für die Sondergenehmigung von Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen bei CAT-Betrieb.
365. Mit diesem Teilabschnitt wird EU-OPS 1.246 umgesetzt.

Laufende und künftige Regelsetzungsprozesse

366. Es sei darauf hingewiesen, dass an diesen Anforderungen in naher Zukunft noch weitere Änderungen vorgenommen werden, und zwar aus folgenden Gründen:
- Das entsprechende AMC 20-6-Material wurde in NPA 2008-01 vorgeschlagen, und die Entscheidung wurde am 16. Dezember 2010 veröffentlicht;
 - Anfang 2012 wird die ICAO voraussichtlich ein Schreiben (State Letter) mit Änderungsvorschlägen zum Langstreckenflugbetrieb nicht nur mit zweimotorigen Flugzeugen, sondern auch mit Flugzeugen mit mehr als zwei Triebwerken veröffentlichen, und
 - wie oben erwähnt, müssen die Planungsmindestbedingungen für den ETOPS-Ausweichflugplatz aktualisiert werden, sodass auch APV-Flugbetrieb eingeschlossen ist.

XI: SPA.DG: Teilabschnitt G – Beförderung gefährlicher Güter

Allgemeines

367. Dieser Teilabschnitt enthält die Sondergenehmigung für den Transport gefährlicher Güter wie in den Gefahrgutvorschriften der ICAO festgelegt. Er übernimmt EU-OPS/JAR-OPS 3 Teilabschnitt R und JAA NPA-OPS 70.

Vergleich mit EU-OPS/JAR-OPS 3

368. Die Agentur schlägt einen dynamischen Verweis auf die ICAO-Gefahrgutvorschriften vor. Daher werden in den Durchführungsbestimmungen keine Auszüge aus den Gefahrgutvorschriften wiedergegeben. SPA.DG ist daher kürzer als die Teilabschnitte R von EU-OPS und JAR-OPS 3. Lediglich Anforderungen, die besondere Pflichten des Luftfahrtunternehmers enthalten, wurden angegeben.

XII. SPA.NVIS: Teilabschnitt H – Hubschrauberbetrieb mithilfe von Nachtsichtgeräten

Allgemeines

369. Dieser Teilabschnitt enthält die Sondergenehmigung für Flugbetrieb nach Sichtflugregeln bei Nacht mithilfe von Sicht- und Bildverarbeitungssystemen für Nachtflüge (Night Vision Imaging Systems, NVIS) bei CAT-Betrieb von Hubschraubern. Er übernimmt JAR-OPS 3.005 Buchstabe j und TGL-34.
370. Der ursprüngliche Entwurf von TGL-34 beruhte teilweise auf militärischen Erfahrungen und enthielt Elemente, die nur den militärischen Betrieb betrafen, z. B. eine Empfehlung zum Einsatz von Infrarot-Scheinwerfern. Bei CAT-Betrieb besteht keine Notwendigkeit verdeckter Operationen, weshalb solche Empfehlungen entfernt wurden.

SPA.NVIS.100 Flugbetrieb mit einem NVIS (Sicht- und Bildverarbeitungssystem für Nachtflüge)

371. Es wurde Text eingefügt, der die Anwendung auf Hubschrauberbetreiber beschränkt, die Inhaber eines AOC für CAT-Betrieb sind.

SPA.NVIS.120 NVIS-Betriebsmindestbedingungen

372. Die NVIS-Betriebsmindestbedingungen dürfen nicht niedriger sein als die VFR-Wettermindestbedingungen für die Art des durchgeführten Nachtflugbetriebs. NVIS ist ein Hilfsmittel zur Unterstützung der Nachtsicht; die Mindestbedingungen für Nacht-VFR bleiben daher so, wie sie für die Tätigkeit festgelegt sind, bei der NVIS verwendet werden, d. h. es gelten z. B. HEMS-Mindestbedingungen, wenn HEMS mithilfe von NVIS durchgeführt wird.

SPA.NVIS.130 Anforderungen an die Besatzung für NVIS-Flugbetrieb

373. Der Text wurde dahin gehend angepasst, dass für die Zwecke der Zusammensetzung der Besatzung zwischen den Erfordernissen für die Zertifizierung, für die spezifischen Betriebsarten und das Betriebshandbuch unterschieden wird. Die Vorschrift wurde in Unterabschnitte aufgeteilt, die spezifische Kriterien und Zielsetzungen für die Auswahl, Erfahrung, Qualifikation, Flugerfahrung und Zusammensetzung der Besatzung enthalten. Es wurden Anforderungen für Schulung und Überprüfung für Flugbesatzung und technische Besatzung festgelegt.

SPA.NVIS.140 Informationen und Unterlagen

374. Dieser neue Absatz legt im Vergleich zu TGL-34 fest, welche NVIS-spezifischen Elemente im Betriebshandbuch behandelt werden müssen.

Zukünftige Regelsetzungsprozesse

375. Die Möglichkeit der Verwendung von NVIS für alle Arten von Luftfahrzeugen war in NPA 2009-02b beabsichtigt. TGL-34 wurde jedoch für Hubschrauber-CAT erarbeitet, und die NPA-Vorschläge könnten zu restriktiv für anderen Flugbetrieb sein. Eigene NVIS-Anforderungen für anderen als CAT- und anderen als Hubschrauberbetrieb könnten Gegenstand eines künftigen Regelsetzungsprozesses sein (OPS.096). Derzeit ist nichts über einen solchen Betrieb bekannt, und die Fachleute sind sich nicht schlüssig, war für einen solchen Flugbetrieb angemessen sein könnte. Teilabschnitt SPA.NVIS ist daher bis zum Abschluss dieses Regelsetzungsprozesses auf Hubschrauber CAT-Betrieb beschränkt.

XIII. SPA.HHO: Teilabschnitt I – Hubschrauberwindenbetrieb**Allgemeines**

376. Dieser Teilabschnitt enthält die Anforderungen für die Sondergenehmigung für Hubschrauberwindenbetrieb (Helicopter Hoist Operations, HHO). Er setzt Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe h und den Entwurf von JAA NPA-OPS 69 um.
377. Die Agentur hat zur Kenntnis genommen, dass mehrere Kommentare zu Windenbetrieb bei Suche und Rettungsdienst eingingen. Suche und Rettung sowie Bergrettung gelten als außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Agentur liegend. Diese Kommentare, in denen gewünscht wurde, dass bestimmte Anforderungen für solchen Betrieb nicht gelten sollen, blieben daher unberücksichtigt.
378. Such- und Rettungsdienste und ähnliche Dienste verbleiben in der Zuständigkeit der einzelnen Mitgliedstaaten. Die Staaten sollten jedoch dafür Sorge tragen, dass solche Dienste, soweit durchführbar, gemäß den Zielsetzungen der Grundverordnung durchgeführt werden.
379. In einigen Kommentaren wurden Bedenken bezüglich des Fehlens angemessener Regelungen für die Arbeitsluftfahrt geäußert. HHO wurde, wie schon in JAR-OPS 3 festgelegt, immer als CAT-Aktivität betrachtet – daher die Forderung nach einer Berücksichtigung des Triebwerkausfalls gemäß den Zulassungsanforderungen für menschliche Außenlast (Human External Cargo, HEC) Klasse D. Die HEC-Klassen A, B und C (Nicht-CAT-Aktivitäten) werden unter Teil-SPO behandelt, indem der Betreiber verpflichtet wird, angemessene Standardarbeitsanweisungen (Standard Operating Procedures, SOP) festzulegen. Innerhalb der Überarbeitungsgruppen wurde diesbezüglich Konsens erreicht.

SPA.HHO.100 – Hubschrauberwindenbetrieb (Helicopter Hoist Operations, HHO)

380. Diese Vorschrift enthält nur Elemente für die zusätzliche HHO-Genehmigung; alle anderen Elemente sind durch die Erteilung des AOC abgedeckt, das eine der zu erfüllenden Bedingungen darstellt. Die Anforderung enthält daher nur Abweichungen gegenüber dem AOC.

SPA.HHO.110 Ausrüstungsanforderungen für HHO

381. HHO betrifft CAT-Betrieb (HEC Klasse D); das Personnel Carrying Device System, (PCDS) unterliegt daher einer Lufttüchtigkeitszulassung. Die Genehmigung für die Winden- und zugehörige Ausrüstung enthält Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, und der Betreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass diese durchgeführt werden.

SPA.HHO.115 HHO-Kommunikation

382. Der Text wurde verbessert, um klarzustellen, dass sich das „Bodenpersonal“ am HHO-Betriebsort befinden muss. Bei der Durchführung von HHO an einem HEMS-Betriebsort ist jedoch möglicherweise kein Bodenpersonal vor Ort; daher wurde für HHO an einem HEMS-Betriebsort eine abgeschwächte Regelung aufgenommen.

SPA.HHO.125 Flugleistungsvorschriften für HHO-Betrieb

383. Für HHO werden die Leistungsklassen nicht herangezogen; die Frage der Leistung wird daher im Rahmen dieser Vorschrift explizit behandelt.

384. In einer Reihe von Kommentaren wurde die Frage nach der Anwendbarkeit der Berücksichtigung eines Triebwerkausfalls gestellt. Die grundlegende Anforderung an einen Hubschrauber hinsichtlich eines als CAT durchgeführten HHO lautet, dass bei einem kritischen Triebwerkausfall keine Gefahr für die schwebende Person/Last, Dritte oder Sachen bestehen darf. Ein zahlender Fluggast wird mit einer Winde transportiert, nicht ein Besatzungsmitglied. Die Berücksichtigung des Triebwerkausfalls schließt in Kategorie B zugelassene Hubschrauber von einem solchen CAT-Betrieb aus.

SPA.HHO.130 Anforderungen an die Besatzung für HHO-Betrieb

385. Die Vorschrift wurde übernommen und in Unterabsätze unterteilt, die spezifische Kriterien und Zielsetzungen für die Auswahl, Erfahrung, Qualifikation, Flugenerfahrung und Zusammensetzung der Besatzung enthalten. Es wurden Anforderungen für Schulung und Überprüfung von Flug- und technischer Besatzung sowie eine Anforderung zur speziellen Unterweisung von HHO-Fluggästen festgelegt.

SPA.HHO.140 Informationen und Unterlagen

386. In mehreren Kommentaren wurde die Wiedereinführung der Anforderung eines Nachtrags zum Betriebshandbuch gewünscht. Die Anforderung nach einem Nachtrag wäre keine objektive Vorschrift, da sie ein integriertes Betriebshandbuch verhindern würde. Dieser Absatz legt jetzt jedoch fest, welche HHO-spezifischen Elemente in dem gemäß ORO.MLR vorgeschriebenen Betriebshandbuch behandelt werden müssen. Der Betreiber entscheidet selbst, wie diese Elemente am besten aufgenommen werden, z. B. in Form eines Nachtrags.

Zukünftige Regelsetzungsprozesse

387. Es gingen Kommentare zu HHO im Nicht-CAT-Betrieb ein. Es wird ein Regelsetzungsprozess (OPS.067) eingeleitet werden, um die in Teil-SPO enthaltenen Vorschriften weiter zu prüfen, sowie die Frage, ob jeglicher HHO-Betrieb in Teil-SPA behandelt werden muss.

XIV. SPA.HEMS: Teilabschnitt J – Medizinischer Notdienst mit Hubschraubern

Allgemeines

388. Dieser Teilabschnitt enthält die Anforderungen für die Sondergenehmigung für den medizinischen Notdienst mit Hubschraubern (Helicopter Emergency Medical Services, HEMS). Er setzt Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe d und teilweise das Arbeitsdokument HSST-WP-07-03.4 um.

Hubschrauberleistung

389. Die Vorschrift wurde überarbeitet und gibt jetzt die aus JAA-Vorschriften übernommene HEMS-Philosophie besser wieder. In der Anforderung wird jetzt klar unterschieden zwischen: der „HEMS-Betriebsbasis“ – wo im Falle eines schwierigen Ballungsgebiets „keinerlei Risiko“ bestehen sollte, einem Krankenhaus, das in einer schwierigen Umgebung liegt – wo das Risiko auf ein akzeptables Sicherheitsmaß beschränkt werden sollte – daher der Verweis auf die Zulassung in CAT.POL.H.225, einem Krankenhaus, das außerhalb eines schwierigen Ballungsgebiets liegt – wo CAT.POL.H.305 bereits eine Vereinfachung vorsieht, und „HEMS-Betriebsorten“ – wo das Risiko so gering ist wie vernünftigerweise machbar.

SPA.HEMS.100 Medizinischer Notdienst mit Hubschraubern (Helicopter Emergency Medical Services, HEMS)

390. Dieser Abschnitt enthält jetzt nur Elemente für die zusätzliche HEMS-Zulassung; alle anderen Elemente sind durch die Erteilung des AOC, die eine der zu erfüllenden Bedingungen darstellt, abgedeckt. Die Anforderung enthält daher nur Abweichungen gegenüber dem AOC.

SPA.HEMS.120 HEMS-Betriebsmindestbedingungen

391. Da die Mindestbesatzung immer aus einem Piloten und einem technischen HEMS-Besatzungsmitglied besteht, gelten für diese Besatzungszusammensetzung die Betriebsmindestbedingungen mit einem Piloten. Die Betriebsmindestbedingungen für zwei Piloten gelten nur für diejenigen Fälle, in denen die Besatzung aus zwei Piloten besteht. Das technische HEMS-Besatzungsmitglied ist kein Pilot, weshalb der Betrieb nicht in dieser Weise qualifiziert werden kann. Die Tatsache, dass die Betriebsmindestbedingungen mit einem Piloten bereits niedriger sind als die Standard-Betriebsmindestbedingungen, berücksichtigt bereits das zusätzliche technische HEMS-Besatzungsmitglied (siehe auch SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Flugeistungsvorschriften für HEMS-Betrieb

392. Aufgrund der Konsultation zu HSST/WP-07/03.4 wurde Text hinzugefügt. Die Anforderungen erlauben eine Exposition (dieser Begriff wird verwendet, um den längeren korrekten Begriff „Flugbetrieb ohne die Fähigkeit einer sicheren Notlandung“ zu vermeiden) bei Start und Landung in den Fällen gemäß Buchstabe b.

SPA.HEMS.130 Anforderungen an die Besatzung

393. Die Vorschrift wurde übernommen und in Unterabsätze unterteilt, die spezifische Kriterien und Zielsetzungen für die Auswahl, Erfahrung, Qualifikation, Flugerfahrung und Zusammensetzung der Besatzung enthalten. Anforderungen für Schulung und Überprüfung sind für Flug- und technische Besatzung festgelegt.
394. Die Flugzeit von 30 Minuten ausschließlich nach Instrumenten ist als risikominderndes Verfahren gedacht, um zu verhindern, dass Piloten die Kontrolle verlieren, wenn sie versehentlich in Instrumentenflugwetterbedingungen (Instrument Meteorological Conditions, IMC) geraten. Da es sich nicht um ein anerkanntes Verfahren im Sinne von FCL handelt, muss die Einweisung nicht durch einen Fluglehrer (Flight Instructor, FI) erfolgen.
395. Aus Gründen der rechtlichen Klarheit und aufgrund eingegangener Kommentare wurden die außergewöhnlichen Umstände, unter denen die Besatzung verkleinert werden kann, in Buchstabe e Nummer 1 ausführlich angegeben.

SPA. HEMS.135 Unterweisung der Fluggäste

396. Bei HEMS-Betrieb kommt es öfter vor, dass Patienten bewusstlos sind oder in einem Maße, dass sie handlungsunfähig sind, unter Medikamenteneinfluss stehen. Außerdem liegen sie oft angeschnallt auf einer Bahre, sodass sie sich unmöglich bewegen können. In diesen Fällen ist eine Sicherheitseinweisung ähnlich wie bei einem normalen Passagierflug nicht sinnvoll. Der Kommandant und das ärztliche Personal müssen beim Flug einschätzen, inwieweit der Patient in der Lage ist, eine Anweisung zu verstehen, um eine Anweisung je nach Gesundheitszustand des Patienten geben zu können.

SPA.HEMS.140 Informationen und Unterlagen

397. In mehreren Kommentaren wurde die Wiedereinführung der Anforderung eines Nachtrags zum Betriebshandbuch gewünscht. Die Anforderung nach einem Nachtrag wäre keine objektive Vorschrift, da sie ein integriertes Betriebshandbuch verhindern würde. Dieser Absatz legt jetzt jedoch fest, welche HEMS-spezifischen Elemente in dem gemäß ORO.MLR vorgeschriebenen Betriebshandbuch behandelt werden müssen. Der Betreiber entscheidet selbst, wie diese Elemente am besten aufgenommen werden, z. B. in Form eines Nachtrags.
398. Mehrere Elemente, die zunächst in AMC/GM enthalten waren, wurden nun in die Durchführungsbestimmung aufgenommen, sodass die spezifischen Genehmigungen für den Hubschrauberbetrieb einheitlich bleiben.

SPA.HEMS.150 Kraftstoffversorgung

399. Dieser Text wurde aufgenommen, da ein Kommentator auf die Notwendigkeit verwies, entsprechende Bestimmungen für den HEMS-Betrieb zu erstellen, und vorschlug, die ursprünglich enthaltene Vereinfachung in Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe f auch für HEMS gelten zu lassen.

SPA.HEMS.155 Betanken/Enttanken, während Fluggäste sich an Bord befinden, einsteigen oder aussteigen

400. Dieser Text wurde wieder eingeführt, um den speziellen Fall von HEMS-Betrieb zu berücksichtigen, bei dem ein Patient in Notfällen den Hubschrauber möglicherweise während des Tankvorgangs nicht aus eigener Kraft verlassen kann.

IN TEIL-CAT UND TEIL-SPA VERWENDETE AKRONYME/ ABKÜRZUNGEN**- nur zur Orientierung -**

AAC	Aeronautical Administrative Communication (luftfahrttechnische administrative Kommunikation)
AAD	Assigned Altitude Deviation (Abweichung von der zugewiesenen Höhe)
AAL	Above Aerodrome Level (über Flugplatzhöhe)
AC	Alternating Current (Wechselstrom)
ACAS II	Airborne Collision Avoidance System II (bordseitige Kollisionschutzanlage II)
ADF	Automatic Direction Finder (automatisches Peilgerät)
ADG	Air Driven Generator (Staudruckturbine)
ADS	Automatic Dependent Surveillance (automatische bordabhängige Überwachung)
ADS-B	Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (automatische bordabhängige Überwachung – Senden)
ADS-C	Automatic Dependent Surveillance – Contract (automatische bordabhängige Überwachung – Vertrag)
AeMC	Aero-Medical Centre (flugmedizinisches Zentrum)
AEO	All Engines Operating (alle Triebwerke in Betrieb)
AFCS	Automatic Flight Control System (automatisches Flugsteuerungssystem)
AFM	Aircraft Flight Manual (Flughandbuch)
AFN	Aircraft Flight Notification
AFN	ATS Facilities Notification
AGL	Above Ground Level (Höhe über Grund)
AHRS	Attitude Heading Reference System (Fluglage-/Kursanzeigesystem)
AIS	Aeronautical Information Service (Luftinformationsdienst)
ALS	Approach Lighting System (Anflugbefeuerungssystem)
ALSF	Approach Lighting System with Sequenced Flashing Lights (Anflugleuchtfeuer mit Sequenzlichtern)
AMC	Acceptable Means of Compliance (annehmbares Nachweisverfahren)
AMSL	Above Mean Sea Level (über NN)
ANP	Actual Navigation Performance (geschätzter Positionsfehler)
AOC	Air Operator Certificate (Luftverkehrsbetreiberzeugnis)

APCH	Approach (Landeanflug)
APU	Auxiliary Power Unit (Hilfstriebwerk)
APV	Approach Procedure with Vertical Guidance (Landeanflugverfahren mit vertikaler Routenführung)
AR	ATS Route (ATS-Strecke)
AR	Authorisation Required (Autorisierung erforderlich)
AR	Authority Requirements (behördliche Anforderungen)
ARA	Airborne Radar Approach (Bordradar-Landeanflüge)
ASC	Air Safety Committee (Ausschuss für Luftverkehrssicherheit)
ASDA	Accelerate-Stop Distance Available (verfügbare Startabbruchstrecke)
ATC	Air Traffic Control (Flugverkehrskontrolle)
ATO	Approved Training Organisation (zugelassene Ausbildungseinrichtung)
ATPL	Airline Transport Pilot Licence (Lizenz für Verkehrspiloten)
ATQP	Alternatives Schulungs- und Qualifizierungsprogramm
ATS	Air Traffic Services (Flugverkehrsdienste)
AVGAS	Aviation Gasoline (Flugbenzin)
AVTAG	Wide-cut Fuel (Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich)
B-RNAV	Basic Area Navigation (grundlegende Flächennavigation)
BALS	Basic Approach Lighting System (Basis-Anflugbefeuerungssystem)
CAP	Controller Access Parameters
CDFA	Continuous Descent Final Approach (Landeanflug mit kontinuierlicher Sinkrate)
CDL	Configuration Deviation List (Konfigurationsabweichungsliste)
CFIT	Controlled Flight into Terrain (kontrollierter Flug ins Gelände)
CG	Centre of Gravity (Schwerpunkt)
cm	Zentimeter
CM	Configuration/Context Management (Konfigurations-/Kontext-Management)
CMA	Continuous Monitoring Approach (Verfahren der fortlaufenden Überwachung)
CMV	Converted Meteorological Visibility (umgerechnete meteorologische Sicht)
CMPA	Complex Motor-powered Aircraft (technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug)
CofA	Certificate of Airworthiness (Lufttüchtigkeitszeugnis)
CPA	Closest Point of Approach (nächster Anflugpunkt)
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications (schriftliche Datenverbindung zwischen Fluglotsen und Piloten)

CPL	Commercial Pilot Licence (Lizenz für Berufspiloten)
CRM	Crew Resource Management (effektives Arbeiten als Besatzung)
CRT	Comment Response Tool (Kommentar-Antwort-Anwendung)
CVR	Cockpit Voice Recorder (Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit)
DA	Decision Altitude (Entscheidungshöhe)
D-ATIS	Data Link – Automatic Terminal Information Service (Datenverbindung – automatischer Terminalinformationsdienst)
DC	Direct Current (Gleichstrom)
DCL	Departure Clearance (Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle)
DDM	Difference in Depth of Modulation
D-FIS	Data Link Flight Information Service
DGOR	Dangerous Goods Occurrence Report
DH	Decision Height (Entscheidungshöhe)
DME	Distance Measuring Equipment (Entfernungsmessgerät)
D-OTIS	Data Link – Operational Terminal Information Service
DR	Decision Range (Entscheidungsbereich)
DSTRK	Desired Track
EASP	European Aviation Safety Programme (Europäisches Luftfahrtsicherheitsprogramm)
EC	European Commission (Europäische Kommission)
EFB	Electronic Flight Bag („elektronische Pilotenkoffer“)
EFIS	Electronic Flight Instrument System (elektronisches Fluginstrumentensystem)
EGT	Exhaust Gas Temperature (Abgastemperatur)
ELT(AD)	Emergency Locator Transmitter (automatically deployable) – Notsender (automatisch verfügbar)
ELT(AF)	Emergency Locator Transmitter (automatic fixed) (Notsender (automatisch fest angebracht))
ELT(AP)	Emergency Locator Transmitter (automatic portable) (Notsender (automatisch, tragbar))
ELT(S)	Survival Emergency Locator Transmitter (Rettungs-Notsender)
EPE	Estimate of Position Error (geschätzter Positionsfehler)
EPR	Engine Pressure Ratio (Triebwerksdruckverhältnis)
EPU	Estimate of Position uncertainty (geschätzte Positionsunsicherheit)
ERA	En-route Alternate (Aerodrome) (Streckenausweichflugplatz)
ESSG	European SAFA Steering Group (Europäische SAFA- Lenkungsexpertengruppe)
ETOPS	Extended Range Operations with two-engined Aeroplanes (Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen)

ETSO	European Technical Standards Order (europäische technische Standardzulassung)
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (Europäische Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung)
EVS	Enhanced Vision System (erweitertes Sichtdarstellungssystem)
FAA	Federal Aviation Administration (Bundesluftfahrtbehörde)
FAF	Final Approach Fix (Endanflugfix)
FAK	First-aid Kit (Erste-Hilfe-Ausrüstung)
FALS	Full Approach Lighting System (volles Anflugbefeuerungssystem)
FANS	Future Air Navigation System (System für die Luftnavigation der Zukunft)
FAP	Endanflugpunkt
FATO	Final Approach and Take-off Area (Endanflug- und Startfläche)
FDM	Flight Data Monitoring (Flugdatenanalyse)
FDR	Flight Data Recorder (Flugdatenschreiber)
FFS	Full Flight Simulator (Flugsimulator)
FI	Flight Instructor (Fluglehrer)
FL	Flight Level (Flugfläche)
FM	Frequency Modulator (Frequenzmodulator)
FMS	Flight Management System (Flugmanagementsystem)
FOR	Field of Regard (maximales Gesichtsfeld)
FOV	Field of View (Sichtfeld)
FSTD	Flight Simulation Training Device (Flugsimulationsübungsgerät)
ft	Fuß
FTD	Flight Training Device (Flugübungsgerät)
g	Gramm
g	Gravity (Schwerkraft)
GBAS	Ground-based Augmentation System (Lande-anflug mit Differential-GPS)
GCAS	Ground Collision Avoidance System (System zur Vermeidung von Kollisionen am Boden)
GIDS	Ground Ice Detection System (System zur Vereisungserkennung am Boden)
GLS	GBAS Landing System (GBAS-Landesystem)
GM	Guidance Material (Anleitungen)
GNSS	Global Navigation Satellite System (globales Satellitennavigationssystem)
GPS	Global Positioning System (globales Positionsbestimmungssystem)
GPWS	Ground Proximity Warning System (Bodenannäherungswarnanlage)

HEMS	Helicopter Emergency Medical Service (Medizinischer Notdienst mit Hubschraubern)
HF	Hochfrequenz
HI/MI	High Intensity / Medium Intensity (hohe Intensität/mittlere Intensität)
HIALS	High Intensity Approach Lighting System (Hochleistungsanflugbefeuerungssystem)
HLL	Helideck Limitations List
HoT	Hold-over Time (Vorhaltezeit)
hPa	Hektopascal
HUD	Head-up Display (Flugführungsanzeige)
HUDLS	Head-up Guidance Landing System
IAF	Initial Approach Fix (Anfangsanflugfix)
IALS	Intermediate Approach Lighting System (mittleres Anflugbefeuerungssystem)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
IF	Intermediate Fix (Zwischenanflugfix)
IFR	Instrument Flight Rules (Instrumentenflugregeln)
IGE	In Ground Effect (im Bodeneffekt)
ILS	Instrument Landing System (Instrumentenlandesystem)
IMC	Instrument Meteorological Conditions (Instrumentenflugwetterbedingungen)
inHg	Inch Quecksilbersäule
INS	Inertial Navigation System (Trägheitsmesssystem)
IORS	Internal Occurrence Reporting System (Internes Ereignis-Meldesystem)
IP	Intermediate Point (intermediärer Punkt)
IR	Implementing Rule (Durchführungsbestimmung)
IRNAV/IAN	Integrated Area Navigation (integrierte Flächennavigation)
IRS	Inertial Reference System (Trägheitsreferenzsystem)
ISA	International Standard Atmosphere (internationale Standardatmosphäre)
IV	intravenös
JAA	Joint Aviation Authorities (Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen)
JAR	Joint Aviation Requirements (gemeinsame Luftfahrtvorschriften)
JET 1 / A / A1	Kerosin
JET B	Wide-cut Fuel (Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich)
JIP	Joint Implementing Procedure

JP-4	Wide-cut Fuel (Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich)
km	Kilometer
kN	Kilonewton
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii formula (Ktitorov, Simin, Sindalovskii-Formel)
kt	Knoten
LAT/LONG	Latitude/Longitude (geografische Breite/Länge)
LED	Light-Emitting Diode (Leuchtdiode)
LIFUS	Line Flying under Supervision (Streckeneinsatz unter Aufsicht)
LNAV	Lateral Navigation (Horizontal-Navigation)
LoA	Letter of Agreement (Einverständniserklärung)
LOC	Localiser (Landekursender)
LOE	Line Oriented Evaluation (Streckenflugbewertung)
LOFT	Line Oriented Flight Training (am Streckeneinsatz orientierte Flugausbildung)
LOS	Limited Obstacle Surface
LOUT	Lowest Operational Use Temperature (niedrigste operationelle Einsatztemperatur)
LP	Localiser Performance (Landekursenderleistung)
LPV	Lateral Precision with Vertical Guidance Approach
LRNS	Long Range Navigation System (Langstrecken-Navigationsanlage)
LVO	Low Visibility Operations (Flugbetrieb bei geringer Sicht)
LVP	Low Visibility Procedures (Verfahren bei geringer Sicht)
LVTO	Low Visibility Take-off (Start bei geringer Sicht)
m	Meter
MALS	Medium Intensity Approach Lighting System
MALSF	Medium Intensity Approach Lighting System with Sequenced Flashing Lights
MALSR	Medium Intensity Approach Lighting System with Runway Alignment Indicator Lights
MAPt	Missed Approach Point (Fehlanflugpunkt)
MCTOM	Maximum Certificated Take-off Mass (höchstzulässige Startmasse)
MDA	Minimum Descent Altitude (Sinkflugmindesthöhe)
MDA/H	Minimum Descent Altitude/Height (Sinkflugmindesthöhe)
MDH	Sinkflugmindesthöhe
MEA	Minimum Safe En-Route Altitude (sichere Mindeststreckenhöhe)
MEL	Minimum Equipment List (Mindestausrüstungsliste)
METAR	Meteorological Aerodrome Report (aktuelle Flugplatz-Wetterinformation)

MGA	Minimum Safe Grid Altitude
MHz	Megahertz
MID	Midpoint (Mittelpunkt)
ml	Milliliter
MLS	Microwave Landing System (Mikrowellenlandesystem)
MMEL	Master Minimum Equipment List (Basis-Mindestausrüstungsliste)
MNPS	Minimum Navigation Performance Specifications (Mindestnavigationsleistungsanforderungen)
MOC	Minimum Obstacle Clearance (Hindernismindestabstand)
MOCA	Minimum Obstacle Clearance Altitude
MOPS	Minimum Operational Performance Standard
MORA	Minimum Off-Route Altitude
MPSC	Maximum Passenger Seating Configuration (höchstzulässige Fluggastsitzanzahl)
mSv	Millisievert
NADP	Noise Abatement Departure Procedure (Verfahren zur Einhaltung des Lärminderungsziels im Nahbereich)
NALS	No Approach Lighting System (kein Anflugbefeuerungssystem)
NAV	Navigation
NDB	Non-directional Beacon (ungerichtetes Funkfeuer)
N _F	Free Power Turbine Speed
NM	nautische Meilen
NOTAM	Notice to Airmen (Beratungsunterlagen)
NPA	Non-Precision Approach (Nichtpräzisionsanflug)
NVG	Night Vision Goggles (Nachtsichtbrille)
OAT	Outside Air Temperature (Außenlufttemperatur)
OCH	Obstacle Clearance Height (Hindernisfreihöhe)
OCL	Oceanic Clearance
ODALS	Omnidirectional Approach Lighting System (omnidirektionales Anflugbefeuerungssystem)
OEI	One-Engine-Inoperative (mit einem ausgefallenen Triebwerk)
OFS	Obstacle-free Surface
OGE	Out of Ground Effect (außerhalb des Bodeneffekts)
OIP	Offset Initiation Point
OM	Operations Manual (Betriebshandbuch)
ONC	Operational Navigation Chart
OSD	Operational Suitability Data (Betriebseignungsdaten)
otCMPA	Other-than-complex Motor-powered Aircraft (anderes als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug)

PAPI	Precision Path Approach Indicator (Präzisionsgleitwinkelbefeuerung)
PAR	Precision Approach Radar (Präzisionsanflug mit Radar)
PBE	Protective Breathing Equipment (Atemschutzgeräte)
PBN	Performance-based Navigation (leistungsbasierte Navigation)
PCDS	Personnel Carrying Device System
PDP	Predetermined Point
PNR	Point of no Return (Umkehrgrenzpunkt)
POH	Pilot's Operating Handbook (Betriebshandbuch des Piloten)
PRM	Person with Reduced Mobility (Person mit eingeschränkter Beweglichkeit)
QFE	Atmospheric Pressure at Aerodrome Elevation (Luftdruck in Platzhöhe)
QNH	Question Nil Height, Atmospheric Pressure at Nautical Height
R/T	Radio/Telephony (Funk/Telefonie)
RA	Resolution Advisory (Ausweichempfehlung)
RAT	Ram Air Turbine (Staudruckturbine)
RCC	Rescue Coordination Centre (Rettungsleitstelle)
RCF	Reduced Contingency Fuel (Reduzierung des Kraftstoffs für unvorhergesehenen Mehrverbrauch)
RCLL	Runway Centreline Lights (Mittellinienfeuer auf Landebahn)
RFC	Route Facility Chart (Funknavigationsskarte)
RNAV	Area Navigation (Flächennavigation)
RNAV 5	B-RNAV, Basic Area Navigation
RNP	Required Navigation Performance (erforderliche Navigationsleistung)
RNPX	Required Navigation Performance X
ROD	Rate of Descent (Sinkgeschwindigkeiten)
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	Runway Touchdown Zone Lights
RVR	Runway Visual Range (Pistensichtweite)
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima (verringerte Höhenstaffelung)
SACA	Safety Assessment of Community Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen der Gemeinschaft)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern)
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice
SALS	Simple Approach Lighting System (einfaches Anflugbefeuerungssystem)

SALSF	Short Approach Lighting System with Sequenced Flashing Lights
SAP	Stabilised Approach (stabilisierter Anflug)
SAP	System Access Parameters (Systemzugriffparameter)
SAR	Search and Rescue (Such- und Rettungsdienst)
SBAS	Satellite-based Augmentation System
SCP	Special Categories of Passenger (besondere Kategorien von Fluggästen)
SID	Standard Instrument Departure (Standard-Instrumenten-Abflugverfahren)
SMS	Safety Management System (Sicherheitsmanagementsystem)
SPECI	Aviation Selected SPECIal Aviation Report
SRA	Surveillance Radar Approach (Rundsichtradaranflug)
SRE	Surveillance Radar Element (Rundsichtradarteil für GCA)
SSALF	Simplified Short Approach Lighting System with Sequenced Flashing Lights
SSALR	Simplified Short Approach Lighting System with Runway Alignment Indicator Lights
SSALS	Simplified Short Approach Lighting System
SSP	State Safety Programme (Sicherheitsprogramm des Staates)
SSR	Secondary Surveillance Radar (Sekundärradar)
STC	Supplemental Type Certificate (ergänzende Musterzulassung)
SVS	Synthetic Vision System (synthetisches Sichtdarstellungssystem)
TA	Traffic Advisory (Verkehrsberatung)
TAC	Terminal Approach Chart
TAFS	Aerodrome Forecasts (Flugplatzprognosen)
TAS	True Airspeed (wahre Fluggeschwindigkeit)
TAWS	Terrain Awareness Warning System (Geländewarnsystem)
TCAS	Traffic Alert and Collision Avoidance System (Kollisions-Warnsystem)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	Take-off Decision Point (Start-Entscheidungspunkt)
TDZ	Touchdown Zone (Aufsetzzone)
THR	Threshold (Schwelle)
TODA	Take-off Distance Available (verfügbare Startstrecke)
TORA	Take-off Run Available (verfügbare Startrollstrecke)
TRI	Type Rating Instructor (Lehrberechtigter für Musterberechtigungen)
TSE	Total System Error (Gesamtsystemfehler)
TVE	Total Vertical Error (gesamter vertikaler Fehler)

TWIP	Terminal Weather Information for Pilots
UMS	Usage Monitoring System (Verwendungsüberwachungssystem)
UTC	Coordinated Universal Time (koordinierte Weltzeit)
UTR	Upper Torso Restraint (Oberkörper-Rückhaltesystem)
V _{AT}	Indicated Airspeed at Threshold (Landeschwellengeschwindigkeit)
VDF	VHF Direction Finder (UKW-Peilstelle)
VFR	Visual Flight Rules (Sichtflugregeln)
VHF	Very High Frequency (Ultrakurzwelle)
VIS	Visibility (Sicht)
VMC	Visual Meteorological Conditions (Sichtwetterbedingungen)
V _{MO}	Maximum Operating Speed (maximale Betriebsgeschwindigkeit)
VNAV	Vertical Navigation (vertikale Navigation)
VOR	VHF Omnidirectional Radio Range (UKW-Drehfunkfeuer)
V _{S1G}	1 g Stall Speed (Überziehggeschwindigkeit bei 1 g)
V _{SO}	Stalling Speed (Überziehggeschwindigkeit)
V _Y	Best Rate of Climb Speed (Fluggeschwindigkeit für die beste Steigrate)
WAC	World Aeronautical Chart (Weltluftfahrtkarte)
WXR	Weather Radar (Weterradar)
ZFT	Zero Flight Time (ohne Flugzeiten)
ZFTT	Zero Flight Time Training (Ausbildung ohne Flugzeiten)

Köln, 1. Juni 2011

P. GOUDOU
Exekutivdirektor