



ERLÄUTERUNG

STELLUNGNAHME NR. 03/2012

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 3. SEPTEMBER 2012

für eine Verordnung zur Änderung der Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb und der Durchführungsbestimmungen für das fliegende Personal

Gewerbsmäßige Beförderung mit Segelflugzeugen und Ballonen

Gewerbsmäßige Beförderung von A nach A mit Flugzeugen und Hubschraubern

Inhalt

Zusammenfassung	3
Einleitung⁴	
I. Allgemeines	4
II. Geltungsbereich der Stellungnahme	4
III. Konsultation	6
IV. Nummerierungskonvention für die Vorschrift	7
CAT (S, B)	8
I Änderungen der Mantelverordnung über den Flugbetrieb	8
II. Änderungen zu Teil-CAT	8
III. Änderungen an Teil-ORO	14
IV. Sonstige Bemerkungen.....	15
CAT (A nach A)	16
I. Richtlinien	16
II. Änderungen an Mantelverordnungen	18
III. Änderungen zu Teil-CAT	19
IV. Änderungen an Teil-ORO	22
V. Änderungen an Teil-ARO.....	24
VI. Änderungen an Teil-ORA.....	24
VII. Sonstige Beobachtungen	24
Anhang 1: Referenztabelle für die Anlagen in EU-OPS und JAR-OPS3	25
Anlage 1 zu 1.005 Buchstabe a – Flugzeuge der Flugleistungsklasse B, VFR am Tage	25
Anlage 1 zu 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	46
Anhang 1 zu 3.005 Buchstabe g – Lokaler Hubschrauberbetrieb, VFR am Tage.....	57
Anhang 2: Liste der Vereinfachungen und Vorschriften, die nicht für gewerblichen Luftverkehr von A nach A gelten.....	63
Teil-CAT.....	63
Anhang 3: Verwendete Akronyme und Abkürzungen.....	89

Zusammenfassung

Diese Stellungnahme enthält die Durchführungsbestimmungen für den gewerblichen Luftverkehr (Commercial Air Transport, CAT) mit Segelflugzeugen und Ballonen und ändert die folgenden Vorschriften:

- Mantelverordnung 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, organisatorische Anforderungen für den Flugbetrieb, insbesondere für gewerbliche Luftfahrtbetriebe und nichtgewerbliche Luftfahrtbetriebe mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, und
- Anhang IV – Teil-CAT, technische Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr.

Weiterhin enthält diese Stellungnahme Durchführungsbestimmungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr, die am selben Flugplatz oder Betriebsort beginnt und endet. Sie ändert die folgenden Vorschriften:

- Verordnung über den Flugbetrieb:
 - Mantelverordnung über den Flugbetrieb;
 - Anhang II – Teil-ARO, behördliche Anforderungen für den Flugbetrieb;
 - Anhang III – Teil-ORO, organisatorische Anforderungen für den Flugbetrieb, und
 - Anhang IV – Teil-CAT, technische Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr;
- Verordnung über fliegendes Personal:
 - Mantelverordnung über fliegendes Personal und
 - Anhang VII – Teil-ORA, organisatorische Anforderungen für fliegendes Personal.

Die Erarbeitung dieser Anforderungen wurde von den nachfolgenden Grundsätzen geleitet:

- 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.

Einleitung

I. Allgemeines

1. 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 (Implementing Rules, IR) 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. Geltungsbereich der Stellungnahme

4. Diese Stellungnahme enthält die Durchführungsbestimmungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr (Commercial Air Transport, CAT) mit Segelflugzeugen und Ballonen und ändert die folgenden Vorschriften:
 - Mantelverordnung 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, organisatorische Anforderungen für den Flugbetrieb, insbesondere für gewerbliche Luftfahrtbetriebe und nichtgewerbliche Luftfahrtbetriebe mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, und
 - Anhang IV – Teil-CAT, technische Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr.
5. Weiterhin enthält diese Stellungnahme Durchführungsbestimmungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr, die am selben Flugplatz oder Betriebsort beginnt und endet, und ändert die folgenden Vorschriften:

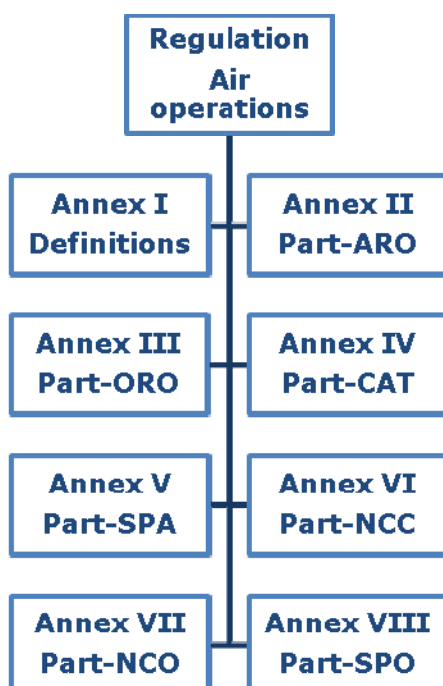
¹ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und 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 2006/33/EG. *ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 51-70.*

³ Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens zur Veröffentlichung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen (Regelsetzungsverfahren). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

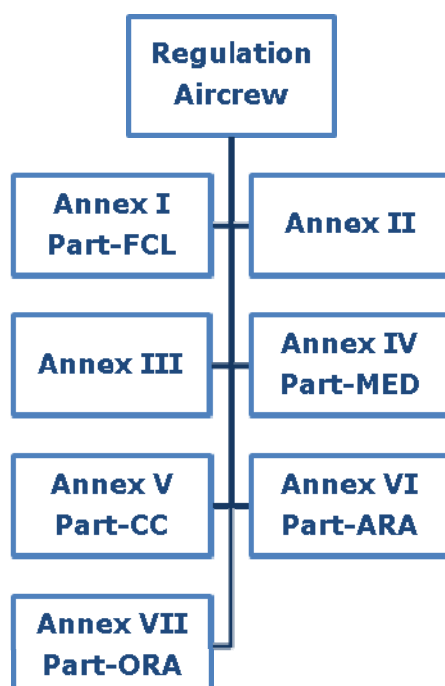
- Verordnung über den Flugbetrieb:
 - Mantelverordnung über den Flugbetrieb;
 - Anhang II – Teil-ARO, behördliche Anforderungen für den Flugbetrieb;
 - Anhang III – Teil-ORO, organisatorische Anforderungen für den Flugbetrieb, und
 - Anhang IV – Teil-CAT, technische Anforderungen für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr;
 - Verordnung über fliegendes Personal:
 - Mantelverordnung über fliegendes Personal und
 - Anhang III – Teil-ORA, organisatorische Anforderungen für fliegendes Personal.
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 und die Verordnung über fliegendes Personal⁴.

Tabelle 1 Anhänge der Verordnung über den Flugbetrieb⁵



⁴ Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt und wie geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 290/2012.

⁵ NCC: Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen; NCO: Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen; SPO: Sonderbetrieb.

Tabelle 2: Anhänge der Verordnung über fliegendes Personal⁶

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 2008-22 wurde am 31. Oktober 2008 auf der EASA-Website (<http://www.easa.europa.eu>) veröffentlicht. Der Konsultationszeitraum endete am 28. Mai 2009. 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.

9. Die geänderten Vorschriftentexte wurden mit den für NPA 2008-22 und 2009-02 eingerichteten Überarbeitungsgruppen ausführlich erörtert.

10. Auf der Grundlage einer umfassenden Konsultation mit Behörden, Verbänden und Betreibern hat die Agentur am 4. Oktober 2010 die CRD für Teil-AR und Teil-OR, am 25. November 2010 das CRD OPS I und am 27. Oktober 2011 das CRD für OPS III veröffentlicht. Der Zeitraum, in dem auf das Kommentar-Antwort-Dokument reagiert werden konnte, endete am 6. Dezember 2010, 15. Februar 2011 bzw. 30. Januar 2012.

⁶ FCL: Lizenzierung von Flugbesatzungen; MED: medizinisch, CC: Flugbegleiter, ARA: Behördliche Anforderungen für das fliegende Personal.

11. Die Agentur hat den Entwurfsvorschlag für gewerblichen Luftverkehr von A nach A mit AGNA-Mitgliedern in zwei Themensitzungen im Oktober 2011 und Juli 2012 erörtert.

IV. Nummerierungskonvention für die Vorschrift

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

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

Erläuterung:

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

Beispiele: ARO, ORO, CAT

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

Beispiele: GEN, OP, POL, IDE

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

Beispiele: MPA, NMPA, A, H, S, B

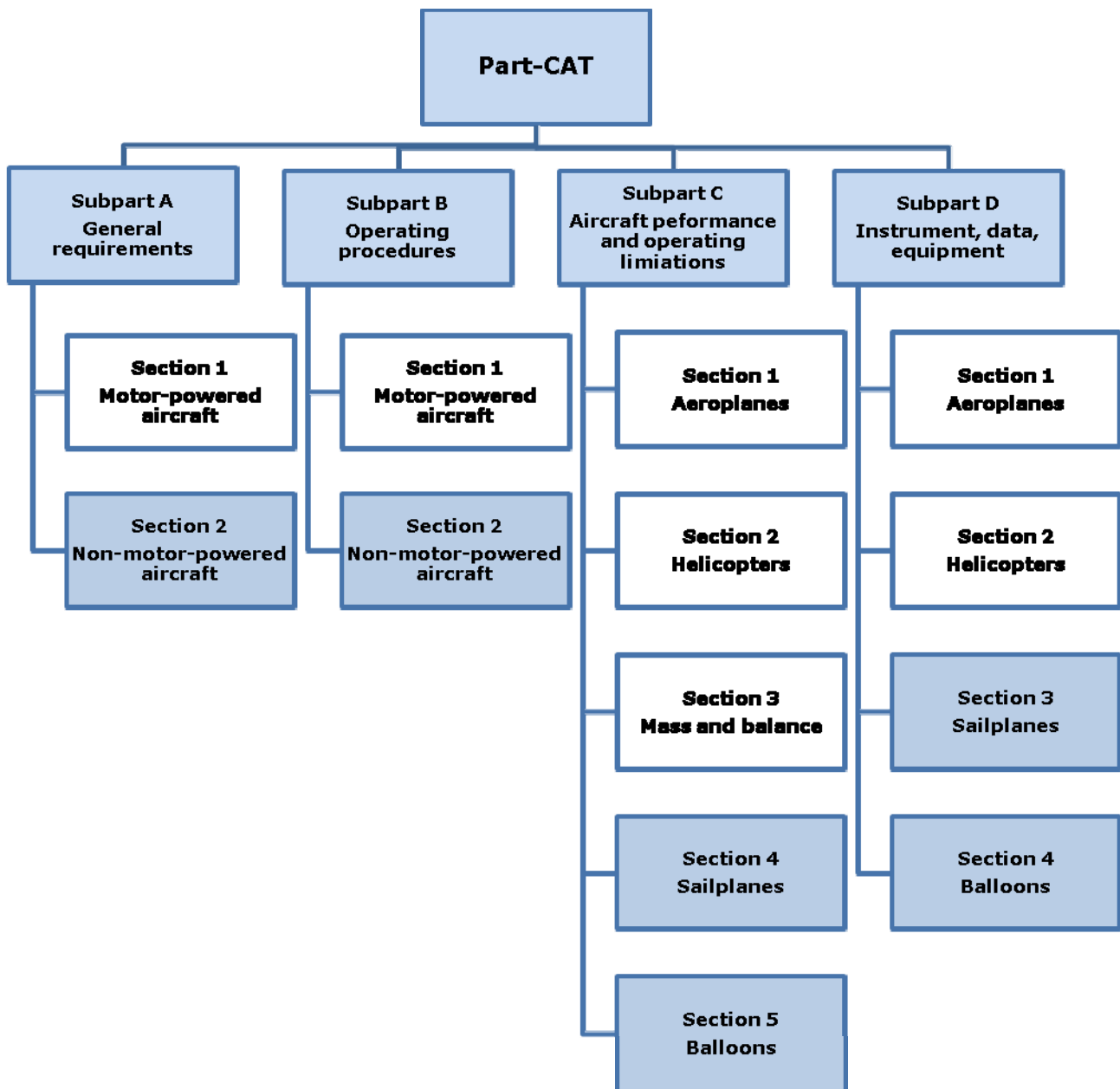
<N>: obligatorisch – Nummer der Vorschrift – dreistellig, beginnend mit 100, nachfolgende Nummern werden grundsätzlich in Fünferschritten erhöht.

CAT (S, B)**I Änderungen der Mantelverordnung über den Flugbetrieb**

13. Die Änderungen der Mantelverordnung umfassen zwei geringfügige Änderungen zur Berücksichtigung von gewerblichem Ballon- und Segelflugzeugbetrieb.
14. Die Änderung von Artikel 1 legt die Anwendbarkeit der OPS-Vorschriften auf gewerblichen Segelflugzeug- und Ballonbetrieb fest. Weiterhin wird präzisiert, dass die Verordnung nicht für Fesselballone, gefesselte Luftschiffe und Flüge mit Fesselballonen gilt. Von den zahlreichen Arten von Ballonbetrieben unterliegen einige einer Fesselung. Grundsätzlich sind drei Arten einer Fesselung zu unterscheiden:
 - Ein „Fesselballon“ ist spezifisch für eine Fesselung am Boden durch ein Fesselungssystem während des Betriebs bestimmt.
 - Ein „Fesselflug“ ist die vorübergehende Fesselung eines Freiballons während des Fluges, um einen vollständigen Flug an einem einzigen Standort durchzuführen.
 - Eine „Startfesselung“ ist die vorübergehende Fesselung eines Freiballons während des Fluges, um einen Freiflug einzuleiten.
15. Nur der Betrieb mit einer „Startfesselung“ wird von dieser Verordnung erfasst. „Fesselballon“ und „Fesselflug“ sollen durch diese Verordnung nicht erfasst werden. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt.
16. Als Übergangsfrist wird ein Zeitraum von 3 Jahren vorgeschlagen. Dieser Vorschlag berücksichtigt, dass derzeit keine harmonisierten EU-Vorschriften für einen solchen Flugbetrieb existieren.

II. Änderungen zu Teil-CAT**Geltungsbereich**

17. Teil-CAT enthält technische Vorschriften für alle CAT-Flugbetriebe. Die Struktur von Teil-CAT ist so ausgelegt, dass für bestimmte Luftfahrzeugkategorien zu einem späteren Zeitpunkt Vorschriften hinzugefügt werden können, ohne die Reihenfolge der Vorschriften ändern zu müssen, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt aufgenommen wurden. Daher befinden sich die meisten für CAT (S, B) geltenden Vorschriften in neuen Abschnitten.
18. Die folgende Tabelle zeigt blau hinterlegt die Teilabschnitte und Abschnitte, die für CAT (S, B)-Flugbetrieb gelten.



19. Die Vorschriften von Teil-CAT (S, B) sind zu lesen im Zusammenhang mit:
- der Mantelverordnung über den Flugbetrieb;
 - Anhang I – Begriffsbestimmungen für in den Anhängen II bis VIII verwendete Begriffe;
 - Anhang II – Teil-ARO mit den behördlichen Anforderungen für CAT-Betreiber und
 - Anhang III – Teil-ORO mit organisatorischen Anforderungen, wobei insbesondere die folgenden Teilabschnitte relevant sind: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC und ORO.FC;
 - Anhang V – Teil-SPA mit den Anforderungen für Flugbetrieb, für den eine Sondergenehmigung erforderlich ist, gilt grundsätzlich auch für

CAT (S, B)-Betreiber; keiner dieser Flugbetriebe scheint jedoch für CAT (S, B) Betreiber relevant zu sein.

Übersicht über die Reaktionen

20. Bei der Agentur gingen insgesamt 92 Reaktionen von sieben Beteiligten ein.
21. Einige der Reaktionen bezogen sich auf CAT (S, B) insgesamt, wobei vorgeschlagen wurde, dass CAT (S, B) nicht als gewerbliche Aktivität betrachtet werden sollte. Diese Reaktionen wurden zur Kenntnis genommen, aber nicht akzeptiert, weil sich diese Stellungnahme nicht damit befasst, ob eine Aktivität als gewerblich oder nichtgewerblich eingestuft werden sollte. Der Begriff „gewerbliche Tätigkeit“ ist in Artikel 3 der Grundverordnung definiert und kann nicht durch eine nachrangige Durchführungsbestimmung geändert werden.
22. Bezüglich Teilabschnitt GEN gingen die meisten Reaktionen zu CAT.GEN.NMPA.140 „Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Informationen“ ein. In den meisten Reaktionen wurden weitere Vereinfachungen und eine Angleichung an Teil-NCO gewünscht; die meisten davon wurden akzeptiert.
23. Bezüglich Teilabschnitt OP betrafen die meisten Stellungnahmen den Ballonbetrieb. Sehr oft wurden weitere Klarstellungen gewünscht, die in den nachfolgenden Erläuterungen gegeben werden.
24. Auch bezüglich Teilabschnitt POL betrafen die meisten Reaktionen die Ballon-Anforderung und alternative Nachweisverfahren für das System zur Ermittlung der Masse. Die meisten dieser Reaktionen wurden akzeptiert.
25. Rund 30 Reaktionen gingen zu Teilabschnitt IDE ein, hauptsächlich zu Ballonen. Einige Reaktionen bezogen sich auf das Rückhaltesystem für den Kommandanten in Ballonen, wobei der vorgeschlagene Wortlaut teils befürwortet, teils abgelehnt wurde. In einigen Reaktionen wurde Kohärenz mit anderen Teilen gewünscht. In einigen Stellungnahmen wurde auch auf die Notwendigkeit verwiesen, die Bestimmung für verschiedene Ausrüstung für Ballone zu überarbeiten. Es wurden Klarstellungen bezüglich der Funkausrüstung für Segelflugzeuge gewünscht.

Erläuterungen

26. Beim Entwurf der neuen Abschnitte hat die Agentur die Kohärenz der vorgeschlagenen Vorschriften mit den nachfolgenden Dokumenten sorgfältig geprüft und ggf. hergestellt:
 - bei CAT-spezifischen Durchführungsbestimmungen mit der Fassung von Teil-CAT (A, H), die vom EASA-Ausschuss verabschiedet und an das Europäische Parlament zur Überprüfung weitergeleitet wurde, und
 - bei Durchführungsbestimmungen, die insbesondere den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen und Ballonen betreffen, die letzte Fassung von Teil-NCO wie im EASA-Ausschuss diskutiert.
27. In den nachfolgenden Kapiteln werden die Änderungen gegenüber der CRD-Fassung beschrieben, insoweit sie eine inhaltliche Änderung der Vorschriften bedeuten, und weitere Erläuterungen zu ausgewählten Vorschriften gegeben.

CAT.GEN.105 Reisesegler und Motorsegler

28. Zweck dieser Vorschrift ist die Klarstellung, dass Motorsegler mit Ausnahme von Reiseseglern nach den Vorschriften betrieben werden müssen, die für nicht-motorgetriebene Luftfahrzeuge und Segelflugzeuge gelten. Weiterhin enthält diese Vorschrift für Reisesegler – die als Unterkategorie von Motorseglern betrachtet werden – die entsprechenden Vorschriften, je nachdem, ob sie als Flächenflugzeug oder als Segelflugzeug betrieben werden.
29. Diese Vorschrift wurde in der Vorschriftenhierarchie höher eingestuft und wurde vor dem Text der Abschnitte 1 und 2 von Teilabschnitt GEN eingeordnet.

AT.GEN.NMPA.100 Pflichten des Kommandanten

30. In dieser Vorschrift sind die wichtigsten Zuständigkeiten des Kommandanten zusammengefasst. Die Vorschriften wurden um zusätzliche Anforderungen ergänzt, die einige der Vorschriften widerspiegeln, die für Besatzungsmitglieder für CAT (A, H)-Flugbetrieb gelten. Die neuen Anforderungen betreffen das System des Betreibers zur Meldung von Vorkommnissen, FTL- und Ruhezeitenanforderungen und nennen Situationen, in denen der Kommandant nicht auf einem Luftfahrzeug Dienst tun darf.
31. Auch wenn die Segelflugzeug- und Ballongemeinschaft üblicherweise für den Kommandanten den Ausdruck „Pilot-in-command“ statt „Commander“ verwendet, schlägt die Agentur trotzdem vor, aus Gründen der Kohärenz mit anderen Vorschriften in Teil-CAT und Teil-ORO den Ausdruck „Commander“ zu verwenden.

AT.GEN.NMPA.105 Pflichten der Ballon-Besatzungsmitglieder

32. Teil-ORO gilt auch für gewerblichen Ballonbetrieb. Das bedeutet, dass die Anforderung in Teilabschnitt CC, dass mindestens ein Flugbegleiter für den Betrieb von Luftfahrzeugen abzustellen ist, die für eine Kapazität von mehr als 19 Fluggästen zugelassen sind, auch für Ballone mit mehr als 19 Fluggästen an Bord gelten würde.
33. Die Vorschriften in ORO.CC waren aber hauptsächlich für den Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern gedacht und wurden nicht als für Ballonbetrieb geeignet angesehen. Es wurde daher vorgeschlagen, den Ballonbetrieb von der Flugbegleiter-Anforderung auszunehmen.
34. Andererseits gibt es die Auffassung, dass der Kommandant Unterstützung durch ein weiteres Besatzungsmitglied benötigt, wenn mehr als 19 Fluggäste befördert werden. Unter diesem Gesichtspunkt wurde eine neue Vorschrift, CAT.GEN.NMPA.105, „Weiteres Besatzungsmitglied des Ballons“, aufgenommen. Die Vorschrift schreibt die Anwesenheit eines weiteren Besatzungsmitglieds an Bord von Ballonen vor, wenn mehr als 19 Fluggäste befördert werden, und nennt die grundlegenden Zuständigkeiten des weiteren Besatzungsmitglieds.

CAT.GEN.NMPA.140 Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Informationen

35. Diese Vorschrift wurde aufgrund von eingegangenen Reaktionen von Beteiligten geändert, und um Nichtübereinstimmungen mit dem neuesten verfügbaren Entwurf von Teil-NCO zu vermeiden. Die Vorschrift erlaubt es jetzt unter der Voraussetzung, dass der Flug als Flug von A nach A oder als lokaler Flugbetrieb beabsichtigt ist, dass die in Unterabsatz a dieser Vorschrift genannten Dokumente, Handbücher und Informationen für beides, Flugbetrieb mit Segelflugzeugen und Ballonen, im Rückholfahrzeug mitgeführt oder am Flugplatz oder Betriebsort aufbewahrt werden können.

CAT.GEN.NMPA.150 Beförderung gefährlicher Güter

36. Beteiligte wünschten eine Streichung dieser Vorschrift, weil bei CAT (S, B) üblicherweise nicht beabsichtigt würde, gefährliche Güter mitzuführen. Hier ist klarzustellen, dass diese Anforderung die Umstände betrifft, unter denen gefährliche Güter ohne eine Genehmigung gemäß SPA.DG befördert werden könnten. Dies betrifft zum Beispiel im Gepäck von Fluggästen mitgeführte Gegenstände, die normalerweise als gefährlich angesehen werden. Dieser Absatz befasst sich auch mit der Wachsamkeit des Kommandanten bezüglich gefährlicher Güter, die versehentlich mitgeführt werden.
37. Die Agentur hat daher diese Vorschrift beibehalten, sie aber dahingehend geändert, dass der Transport von gefährlichen Gütern nur dann erlaubt ist, wenn diese nicht den Technischen Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr (ICAO DOC 9284-AN/905) gemäß Teil 1 dieser Gefahrgutvorschriften unterliegen oder wenn diese gemäß Teil 8 dieser Gefahrgutvorschriften von Fluggästen oder Besatzungsmitgliedern mitgeführt werden oder sich im Gepäck befinden.
38. Der Begriff „Gefahrgutvorschriften“ ist in Anhang I definiert (veröffentlicht in Stellungnahme 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Lärminderungsverfahren – Ballone und Motorsegler

39. Auf der Grundlage akzeptierter Reaktionen von Beteiligten wurden die Lärminderungsverfahren dahingehend geändert, dass die Vorschrift den Flugbetrieb mit Ballonen und Motorseglern betrifft. Weiterhin wurde der Wortlaut weniger streng gefasst und wendet sich nicht an den Betreiber, sondern an den Kommandanten.

CAT.OP.NMPA.110 Kraftstoff- und Ballastmengen und -planung – Ballone

40. Diese Anforderung wurde geändert und bestimmt, dass die Berechnung in einem Flugdurchführungsplan festgehalten werden muss. Weiterhin wurde der Begriff Gas wie auch in anderen Vorschriften entfernt, da Gas bereits im Begriff Kraftstoff enthalten ist.

CAT.OP.NMPA.115 Beförderung besonderer Kategorien von Fluggästen (Special Categories of Passengers, SCPs)

41. Auf der Grundlage akzeptierter Reaktionen Beteiligter wurde diese Vorschrift verkürzt und auf das Sicherheitsziel beschränkt, dass SCP gemäß Verfahren zu befördern sind,

mit denen der Betreiber die Sicherheit des Luftfahrzeugs und seiner Insassen gewährleistet.

42. Der Text des entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahrens berücksichtigt Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität⁷. Besonderes Augenmerk wurde Artikel 2 Buchstabe a, der eine Definition des Begriffs „Behinderter Mensch“ oder „Person mit eingeschränkter Mobilität“ gibt, die etwas umfassender ist als diejenige in EU-OPS (siehe ACJ OPS 1.260 in Abschnitt 2 von JAR-OPS 1), und den spezifischen Anforderungen für CAT-Betrieb mit Ballonen gewidmet.

Bisherige CAT.OP.NMPA.120 Verstauen von Gepäck

43. Diese Vorschrift wurde gestrichen, weil sie als nicht relevant für CAT (S, B)-Flugbetrieb erachtet wurde.

CAT.OP.NMPA.135 Sicherung von Fluggast- und Pilotenraum – Ballone

44. Diese Vorschrift wurde zur Berücksichtigung von Ballonbetrieb neu gefasst.

CAT.OP.NMPA.165 Kraftstoff- oder Ballastmanagement während des Fluges

45. Die Text wurde entsprechend den besonderen betrieblichen Erfordernissen für Ballone geändert. Die Vorschrift richtet sich an den Kommandanten, was dem Charakter von CAT(B)-Flugbetrieb besser entspricht.

CAT.OP.NMPA.170 Gebrauch von Zusatzsauerstoff

46. Der Text betrifft die betriebliche Anforderung bezüglich des Zeitpunkts der Verwendung von Zusatzsauerstoff. Er ist in Verbindung mit den entsprechenden Anforderungen bezüglich Sauerstoff in CAT.IDE.S.125 und CAT.IDE.B.125 zu lesen.

CAT.OP.NMPA.185 Einschränkungen hinsichtlich des Betriebs - Segelflugzeuge

47. Es wurde eine neue Vorschrift hinzugefügt, die klarstellt, dass Segelflugzeuge nur am Tage betrieben werden dürfen.

CAT.POL.S.110 Flugleistungsklassen

48. Der bisherige Unterabsatz b über den Flugbetrieb über Ballungsgebieten von Städten oder Siedlungen wurde gestrichen, weil er bereits in Teil-SERA 3.1.2.1 behandelt wird.

CAT.POL.B.115 Flugleistungsklassen

49. Der bisherige Unterabsatz b über den Flugbetrieb über Ballungsgebieten von Städten oder Siedlungen wurde gestrichen, weil er bereits in Teil-SERA 3.1.2.1 behandelt wird.

⁷ ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1-9.

CAT.IDE.S.140 Funkkommunikationsausrüstung

50. Es wurde präzisiert, dass Funkausrüstung nur obligatorisch ist, wenn dies gemäß den Luftraumanforderungen erforderlich ist.

CAT.IDE.B.115 Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung

51. Die geänderte Vorschrift stimmt mit dem Wortlaut von Teil-NCO überein und präzisiert, unter welchen Bedingungen ein Druckhöhenmesser erforderlich ist.

CAT.IDE.B.120 Rückhaltesysteme

52. Die geänderte Vorschrift gibt an, dass Rückhaltesysteme für den Kommandanten nur bei Ballonen mit abgeteilten Körben erforderlich sind.

CAT.IDE.B.135 Handfeuerlöscher

53. Die geänderte Vorschrift enthält einen Verweis auf CS 31HB, das die Anforderungen für Handfeuerlöscher enthält.

CAT.IDE.B.150 Verschiedene Ausrüstung

54. Die Vorschrift wurde entsprechend eingegangenen Kommentaren und Teil NCO/SPO neu gefasst. Spezifische Elemente sind jetzt entsprechend der Ballonkategorie erforderlich.

CAT.IDE.B.155 Funkkommunikationsausrüstung

55. Es wurde präzisiert, dass Funkausrüstung nur obligatorisch ist, wenn dies gemäß den Luftraumanforderungen erforderlich ist.

III. Änderungen an Teil-ORO**ORO.AOC**

56. Für Betreiber, die gewerblichen Luftverkehr von A nach A und gewerblichen Luftverkehr mit Segelflugzeugen und Ballonen durchführen, schreibt Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 keine Ernennung eines Fachbereichsleiters für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vor. Dies kam in ORO.AOC.135 nicht ausreichend zum Ausdruck, weshalb Unterabsatz a Nummer 4 geändert wurde. Weiterhin gelten die in ORO.GEN.215 genannten Anforderungen an die Einrichtung als ausreichend, weshalb solche Betreiber von den Anforderungen an die Einrichtung gemäß ORO.AOC.140 ausgenommen sind.

ORO.MLR

57. Es besteht die Meinung, dass die vollständige Struktur eines Betriebshandbuchs wie in ORO.MLR.101 vorgeschrieben für CAT (S, B)-Flugbetrieb nicht relevant ist. Daher wurde, um mehr Flexibilität zu schaffen und zugleich die allgemeinen Grundsätze für ein

Betriebshandbuch zu wahren, CAT (S, B)-Flugbetrieb von ORO.MLR.101 ausgenommen und wird in AMC2 ORO.MLR.100 eine vereinfachte Struktur eines Betriebshandbuchs angegeben.

ORO.FC

58. Stellungnahme 04/2011 enthielt bereits die Elemente für CAT-Segelflugzeug- und -Ballonbetrieb. Wie Betreiber von gewerblichem Luftverkehr von A nach A müssen gewerbliche Betreiber von Ballonen und Segelflugzeugen die allgemeinen Anforderungen von Abschnitt I beachten, die für alle gewerblichen und nichtgewerblichen Betreiber von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen gelten. Außerdem müssen sie die Anforderung für gewerblichen Flugbetrieb mit Ausnahme von CAT von Abschnitt 3 erfüllen, die eine jährliche Befähigungsüberprüfung vorsieht. Die Vereinfachungen wurden erneut überprüft und entsprechend den durchgeführten Änderungen für gewerblichen Luftverkehr von A nach A angepasst. Diese Änderungen betreffen hauptsächlich AMC-Material bezüglich Kenntnissen über Strecken und anzufliegende Flugplätze.
59. Die entsprechenden Vorschriften für Ballon- und Segelflugzeugbetrieb enthalten Anforderungen bezüglich der Zusammensetzung der Flugbesatzung, der Ernennung des Kommandanten, der CRM-Schulung, der Unterschiedsschulung und des Vertrautmachens und der wiederkehrenden Schulung und Überprüfung einschließlich der Befähigungsüberprüfung.

ORO.CC

60. Teil-ORO gilt auch für gewerblichen Ballonbetrieb. Das bedeutet, dass die Anforderung in Teilabschnitt CC, dass mindestens ein Flugbegleiter für den Betrieb von Luftfahrzeugen abzustellen ist, die für eine Sitzplatzkapazität von mehr als 19 Fluggästen zugelassen sind, auch für Ballone mit mehr als 19 Fluggästen an Bord gelten würde.
61. Dies wurde als irrelevant für diese Art von Flugbetrieb angesehen, und es wird daher vorgeschlagen, Ballone von der Anforderung eines Flugbegleiters auszunehmen.

IV. Sonstige Bemerkungen

62. Für die Zwecke dieser Stellungnahme wurde die Begriffsbestimmung für Ballon-Leermasse Anhang I – Begriffsbestimmungen, wie in Stellungnahme 04/2011 zu finden, hinzugefügt. Die Begriffsbestimmungen für Ballon, Segelflugzeug, Motorsegler und Reisesegler wurden in Stellungnahme 04/2011 aufgenommen. Während diese Begriffe später während der Komitologie gestrichen wurden und in der ersten Verordnung (EU) Nr. xxx / xxxx über den Flugbetrieb nicht erscheinen (da diese Verordnung nur Anforderungen für Flugzeuge und Hubschrauber enthält), werden die Begriffsbestimmungen in die Änderung der Verordnung über den Flugbetrieb aufgenommen, in der Bestimmungen für Ballone, Segelflugzeuge, Motorsegler und Reisesegler festgelegt werden. Weiterhin wird die Begriffsbestimmung von Nutzlast geringfügig geändert, um auch Ballonbetrieb zu berücksichtigen.
63. Für die Zwecke des gewerbsmäßigen Ballon- und Segelflugzeugbetriebs wurden keine Änderungen an Teil-ARO vorgeschlagen.

CAT (A nach A)**I. Richtlinien****Zielsetzungen für gewerblichen Luftverkehr von A nach A**

64. Auf der Grundlage von Kommentaren zum NPA, von Reaktionen auf das CRD, Bemerkungen während der AGNA-Themensitzungen über gewerblichen Luftverkehr von A nach A sowie während der Gespräche im EASA-Ausschuss kommt die Agentur zu dem Ergebnis, dass die vorgeschlagenen Vorschriften für gewerblichen Luftverkehr von A nach A die folgenden Zielsetzungen erfüllen sollten:
- Unterstützung von gewerbsmäßiger Beförderung im Luftverkehr von nicht komplizierten Organisationen, bei der es sich um Rundflüge innerhalb eines lokalen Bereichs mit kleineren technisch nicht komplizierten Luftfahrzeugen nach VFR am Tage oder bei Nacht handelt;
 - Schaffung von Anreizen für Aeroclubs, die auch zugelassene Ausbildungseinrichtungen (ATO) sind, bei ihren Bemühungen, ihre Mitgliederbasis zu stärken, unter Berücksichtigung des Sachverhalts, dass diese Organisationen üblicherweise gewerblichen Luftverkehr von A nach A mit technisch nicht komplizierten Luftfahrzeugen nach VFR am Tage an einer beschränkten Anzahl von Tagen durchführen;
 - Sicherstellung, dass der Grundsatz der Angemessenheit gewahrt wird;
 - Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus, wie es für gewerblichen Luftverkehr mit Beförderung von Fluggästen angemessen ist, und
 - besondere Berücksichtigung der inhärenten Risiken, wenn unerfahrene Piloten gelegentlichen gewerblichen Luftverkehr durchführen.

Geltungsbereich von gewerblichem Luftverkehr von A nach A wie in der Mantelverordnung über den Flugbetrieb definiert

65. Artikel 6 Absatz 1 des Entwurfs der Verordnung über den Flugbetrieb, wie vom EASA-Ausschuss verabschiedet und an das Europäische Parlament und den Rat zur Überprüfung weitergeleitet, nimmt gewerblichen Luftverkehr von A nach A von der Anwendbarkeit von Anhang III und IV aus. Der Grund für die Ausnahmeregelung war die Absicht, eine eingehendere Diskussion über gewerblichen Luftverkehr von A nach A auf den Zeitpunkt zu verschieben, zu dem die EASA-Stellungnahme zum Paket gewerblicher Luftverkehr von A nach A vorliegen würde.
66. Artikel 6 definiert gewerblichen Luftverkehr von A nach A als Flugbetrieb mit Flugzeugen der Leistungsklasse B oder technisch nicht komplizierten Hubschraubern, der am selben Flugplatz oder Betriebsort beginnt und endet.
67. Der Begriff „Flugzeug der Flugleistungsklasse B“ ist definiert in Anhang I – Begriffsbestimmungen und wurde unverändert von EU-OPS 1.470 übernommen. Ein Flugzeug gilt als Flugzeug der Flugleistungsklasse B, wenn alle nachfolgenden Kriterien erfüllt sind:

- Propellermotorenantrieb;
 - eine höchstzulässige Startmasse (MTOM) von 5 700 kg oder weniger und
 - eine höchstzulässige Fluggastsitzanzahl (MPSC) von 9 oder weniger.
68. Der Begriff „technisch nicht komplizierter Hubschrauber“ ist aus der Negation der Begriffsbestimmung für einen technisch komplizierten motorgetriebenen Hubschrauber in Artikel 3 der Grundverordnung hergeleitet. Ein Hubschrauber gilt als technisch nicht komplizierter Hubschrauber, wenn alle nachfolgenden Kriterien erfüllt sind:
- eine höchstzulässige Startmasse von 3 175 kg oder weniger;
 - eine höchstzulässige Fluggastsitzanzahl von 9 oder weniger und
 - zugelassen für Flugbetrieb mit nur einem Piloten.

Gegenüberstellung mit den Zielsetzungen und dem Geltungsbereich wie in der Mantelverordnung definiert

69. Dieser Geltungsbereich wie in der Mantelverordnung definiert ist sehr breit und würde regulären technisch komplizierten gewerblichen Flugbetrieb erlauben, der über die oben genannten Zielsetzungen hinausgehen würde. Auf Folgendes muss besonders hingewiesen werden:
- Der Geltungsbereich würde auch Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen erlauben; ein Flugzeug der Flugleistungsklasse B wird als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug eingestuft, wenn das Flugzeug entweder von Turboproptriebwerken angetrieben wird oder für eine Mindestbesatzung von 2 Piloten zugelassen ist.
 - Die Begriffsbestimmung in der Mantelverordnung legt keine Flugzeitbeschränkungen oder geografischen Einschränkungen fest; das bedeutet, dass ein solcher gewerblicher Luftverkehr von A nach A auch über einen lokalen Bereich hinaus (eine besondere Definition für diesen Begriff wird in der Durchführungsbestimmung nicht gegeben), insbesondere mit technisch komplizierten Luftfahrzeugen, angeboten werden könnte.
 - Weiterhin gibt es keine Flugregelbeschränkungen, was bedeutet, dass solcher gewerblicher Luftverkehr von A nach A nach VFR am Tage, nach VFR bei Nacht und sogar nach IFR durchgeführt werden könnte, wobei insbesondere bei Letzterem die Komplexität des Flugbetriebs erheblich zunimmt.
 - Schließlich ist die Höchstzahl von neun Fluggästen sehr hoch, die de facto mit technisch komplizierten Flugzeugen erreicht werden kann.

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen

70. Auf der Grundlage der oben gegebenen Beurteilung werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen.
71. Es muss betont werden, dass die zuständigen Aufsichtsbehörden für ihre internen Anweisungen und Verfahren, die im Zertifizierungsverfahren für nicht komplexe Organisationen angewandt werden, den Grundsatz der Angemessenheit anwenden können und sollen. Um ein hohes Sicherheitsniveau für gewerblichen Luftverkehr zu

gewährleisten und um die inhärenten Risiken eines gelegentlichen gewerblichen Luftverkehrs zu berücksichtigen, der von einem Betreiber durchgeführt wird, dessen hauptsächlicher Flugbetrieb nicht unter CAT fällt, wird vorgeschlagen, die Anforderung einer Zulassung für gewerblichen Luftverkehr von A nach A aufrechtzuerhalten.

72. Für Luftfahrtbetriebe, die ausschließlich gewerblichen Luftverkehr von A nach A mit Flugzeugen und Hubschraubern durchführen, werden weitere Vereinfachungen vorgeschlagen. Zu diesem Zweck werden Änderungen an Teil-CAT, Teil-ORO und Teil-ARO vorgeschlagen. Die meisten dieser Vereinfachungen werden jedoch mit weiteren Beschränkungen bezüglich der erlaubten Flugregeln, d. h. VFR am Tage und der Größe der Luftfahrzeuge, z. B. ELA2, verbunden.
73. ELA2-Flugzeuge und -Hubschrauber sind in Anhang I – Begriffsbestimmungen wie folgt definiert:
- Ein ELA2-Flugzeug ist ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von höchstens 2 000 kg, das nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist, und
 - Ein ELA2-Hubschrauber ist ein Kleinsthubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von 600 kg und einfacher Bauweise, der zur Beförderung von höchstens zwei Insassen bestimmt ist und nicht von einem Turbinen- und/oder Raketentriebwerk angetrieben wird.
74. Es ist daneben darauf hinzuweisen, dass die bereits verabschiedeten Vorschriften für Teil-CAT und Teil-ORO eine Reihe von Vereinfachungen für lokalen Flugbetrieb oder Flugbetrieb mit technisch nicht komplizierten Luftfahrzeugen beinhalten. Diese gehen auf Vereinfachungen in EU-OPS und JAR-OPS3 zurück:
- Anlage 1 zu 1.005 Buchstabe a für Flugbetrieb mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B nach VFR am Tage;
 - Anlage 1 zu 3.005 Buchstabe f für Flugbetrieb mit kleineren Hubschraubern nach VFR am Tage und
 - Anlage 1 zu 3.005 Buchstabe g für lokalen Hubschrauberbetrieb.
75. Anhang 1 zu dieser Erläuterung enthält eine Referenztabelle zwischen den Anlagen und den neuen EASA OPS-Vorschriften einschließlich einer Beschreibung der Unterschiede.
76. Anhang 2 zu dieser Erläuterung enthält ein Verzeichnis der Vereinfachungen, Verbote und Vorschriften, die auf typische Flüge von A nach A nicht zutreffen.
77. Und schließlich sollten Aeroclubs, die Inhaber einer ATO-Zertifizierungsbescheinigung sind, die Möglichkeit haben, unter bestimmten Bedingungen Werbeflüge durchzuführen. Um dies zu ermöglichen, werden Änderungen an der Verordnung für fliegendes Personal vorgeschlagen, insbesondere an Teil-ORA.

II. Änderungen an Mantelverordnungen

78. Die vorgeschlagenen Vorschriften für Flüge von A nach A erfordern Änderungen an den Mantelverordnungen zur Verordnung über den Flugbetrieb sowie der Verordnung für fliegendes Personal.
79. Es wird nicht für notwendig gehalten, eine Begriffsbestimmung für gewerblichen Luftverkehr von A nach A zu geben. In den Vorschriften selbst ist im Rahmen der

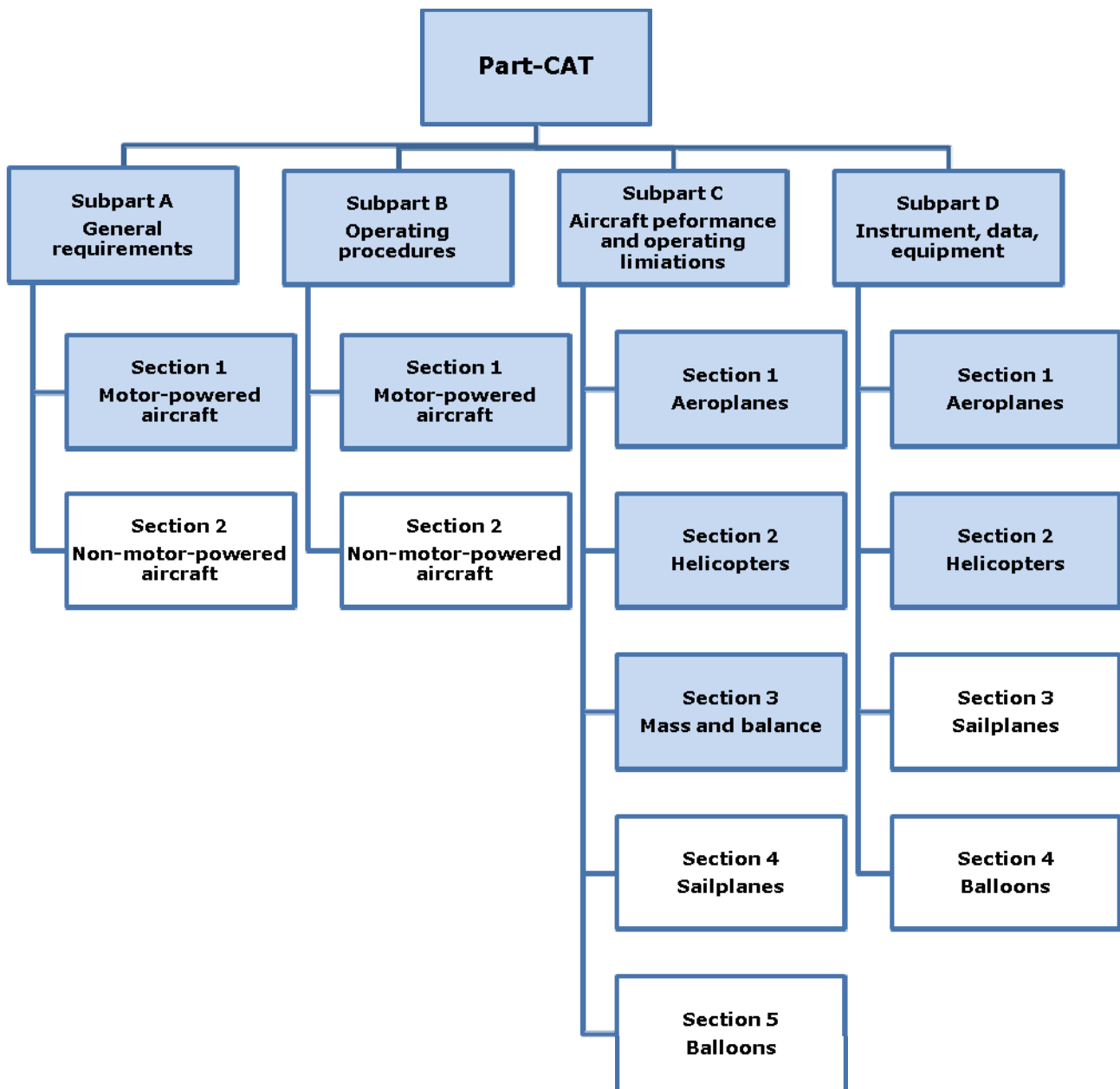
Vereinfachung angegeben, auf welche Kategorie von Luftfahrzeugen, Flugregeln und Betriebsumgebungen sie Anwendung finden. Dies ermöglicht angemessenere Vorschriften entsprechend der zu behandelnden Frage.

80. Mit Punkt 4 der geänderten Mantelverordnung über den Flugbetrieb wird die Abweichung von Artikel 6 für Flüge von A nach A beseitigt. Punkt 5 der geänderten Mantelverordnungen bestimmt, dass die in Artikel 7 festgelegten Bestandsschutzbestimmungen für EU-OPS AOC und den Umwandlungsprozess für Hubschrauber-AOC auch für gewerblichen Luftverkehr von A nach A gelten. Die Änderung von Artikel 10 schlägt ein Übergangsverfahren in Form einer Übergangsfrist von 2 Jahren für gewerblichen Luftverkehr von A nach A vor. Weiterhin schlägt die Änderungsverordnung kohärenzbedingte Änderungen an der Mantelverordnung vor, z. B. für FTL.
81. Außerdem befasst sich die Änderungsverordnung mit Änderungen an den Anhängen, die nachfolgend ausführlicher erläutert werden.
82. Bezüglich der Mantelverordnung für fliegendes Personal wurde ein neuer Absatz ORA.ATO.155 eingefügt, um ATO unter bestimmten Voraussetzungen Werbeflüge zu erlauben. Eine Übergangsfrist wird nicht als notwendig erachtet.

III. Änderungen zu Teil-CAT

Geltungsbereich

83. Die folgende Tabelle zeigt blau hinterlegt die Teilabschnitte und Abschnitte, die für gewerblichen Luftverkehr von A nach A gelten.



Erläuterungen

84. Die Anhänge der Verordnung über den Flugbetrieb und insbesondere Teil-CAT wurden von Anfang an unter Beachtung des Grundsatzes der Angemessenheit ausgearbeitet. Aus Gründen der Angemessenheit unterscheiden die bestehenden Vorschriften in Teil-CAT bereits zwischen:
- lokalem Flugbetrieb und Flügen von A nach A gegenüber Flügen von A nach B;
 - technisch nicht komplizierten Flugzeugen und technisch komplizierten Luftfahrzeugen;
 - einmotorigen und mehrmotorigen Luftfahrzeugen;

- IFR- und VFR-Flugbetrieb bei Nacht und VFR-Flugbetrieb am Tage;
 - Betrieb mit nur einem Piloten und Betrieb mit mehreren Piloten;
 - Betrieb, für den Flugbegleiter erforderlich sind, und Betrieb ohne die Anforderung von Flugbegleitern;
 - Leistungsklasse A, B und C für Flugzeuge und
 - Leistungsklasse 1, 2, 3 und Kategorie A und B für Hubschrauber.
85. Insgesamt sind für gewerbliche Flüge von A nach A die folgenden Vorschriften weder anwendbar noch relevant:
- Vorschriften, die ausschließlich für Flüge von A nach B gelten;
 - Vorschriften für technisch komplizierte Luftfahrzeuge;
 - Vorschriften für Betrieb nach Instrumentenflugregeln;
 - Vorschriften für Betrieb mit mehreren Piloten und Vorschriften mit Flugbegleitern und
 - Vorschriften für Leistungsklasse A und C für Flugzeuge.
86. Anhang 2 enthält eine umfassende Übersicht mit Erläuterungen zu 236 Vorschriftenbezeichnungen, die entweder:
- spezielle Vereinfachungen für gewerblichen Luftverkehr von A nach A bieten oder
 - Vereinfachungen für Flugbetrieb mit technisch nicht komplizierten Luftfahrzeugen oder Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder Flugbetrieb im lokalen Bereich bieten, die auch für gewerblichen Luftverkehr von A nach A gelten, oder
 - per definitionem für gewerblichen Luftverkehr von A nach A nicht gelten oder nicht relevant sind.
87. Wie oben bereits gesagt, wurden Vereinfachungen aus EU-OPS und JAR-OPS 3 für Flugzeuge der Flugleistungsklasse B nach VFR am Tage, Kleinhubschrauberbetrieb nach VFR am Tage und lokalen Hubschrauberbetrieb so weit wie möglich auf Teil-CAT übertragen. Anhang 1 enthält eine Referenztablette mit einer Übertragungserläuterung.
88. Die Agentur hat erneut eine Angemessenheitsprüfung der einschlägigen Vorschriften für gewerblichen Luftverkehr von A nach A durchgeführt und die folgenden Vorschriften identifiziert, bei denen weitere Vereinfachungen für gewerblichen Luftverkehr von A nach A gerechtfertigt sind.

CAT.OP.MPA.151 Kraftstoffberechnungsgrundsätze – Vereinfachungen

89. Es wird vorgeschlagen, einen neuen Unterabsatz b mit einer Vereinfachung für gewerblichen Luftverkehr von A nach A mit Europäischen Leichtflugzeugen (European Light Aircraft, ELA) 2 nach VFR am Tage hinzuzufügen. Die Vereinfachung würde es dem Betreiber erlauben, statt die Anforderungen gemäß CAT.OP.MPA.150 für die Flugplanung und die Kraftstoffberechnung vor dem Flug anwenden zu müssen, nur eine Mindest-Endreserve im Betriebshandbuch anzugeben, die mindestens die Menge betragen muss, die für einen Flug von 45 Minuten Dauer benötigt wird.
90. Eine solche Vereinfachung war auch schon in EU-OPS Anlage 1 zu 1.005 Buchstabe a Nummer 12 Ziffer i enthalten.

91. Dieser neue Unterabsatz b macht es erforderlich, dass der aktuelle Unterabsatz b in c umbenannt wird.

CAT.POL.A.310 Hindernisfreiheit beim Start – mehrmotorige Flugzeuge

92. Es wird vorgeschlagen, einen neuen Unterabsatz e hinzuzufügen, der den VFR-Flugbetrieb am Tage mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B von bestimmten Ausführungsanforderungen für die Startflugbahn befreit, die unter Sicherheitsaspekten für den Flugbetrieb unter Sichtwetterbedingungen (VMC) relevant sind.
93. Eine solche Vereinfachung war auch schon in EU-OPS Anlage 1 zu 1.005 Buchstabe a Nummer 24 Ziffer i enthalten.

IV. Änderungen an Teil-ORO

ORO.GEN

94. Grundsätzlich hat sich die Agentur um ein gutes Gleichgewicht zwischen Durchführungsbestimmungen und annehmbaren Nachweisverfahren bemüht, um die Elastizität der Vorschriften in einer Zeit sicherzustellen, in der Fortschritte bei der digitalen Kommunikation, in der Informatik und in anderen Fachgebieten unzählige technische Alternativen eröffnet haben, während die Anzahl von Auswahlmöglichkeiten ausufernd und die Komplexität und Dichte von Betriebsabläufen stetig zunimmt. Diese erhöhte Komplexität in Geschäftsmodellen und Betriebsabläufen, in denen sich die Elemente des Systems in vielfältiger Weise gegenseitig beeinflussen, verlangt nicht nur, dass Behörden und Organisationen effektive Managementsysteme einführen, sondern auch flexibles Handeln der Organisationen, um die Sicherheitsziele der Durchführungsbestimmung zu erfüllen oder zu übertreffen. Hierzu müssen die Organisationen Mittel zur Einhaltung und Risiko-Eindämmungsstrategien einsetzen, wie sie jeweils für ihre Organisation, ihr Geschäftsmodell, ihre Infrastrukturen und ihre Betriebsarten geeignet sind.
95. Dies gilt auch für die mit Teil-ORO vorgeschlagenen Anforderungen an ein Managementsystem, die so strukturiert sind, dass das Sicherheitsziel in der Durchführungsbestimmung festgelegt ist, während die detaillierten Mittel zum Erreichen dieses Ziels als annehmbares Nachweisverfahren definiert sind. Hiermit wird Flexibilität gewährleistet, da Organisationen andere als die in den annehmbaren Nachweisverfahren der Agentur genannte Mittel zum Erreichen des auf der Ebene der Durchführungsbestimmung festgelegten Ziels vorschlagen können. Dies kommt insbesondere im Bereich des Sicherheitsmanagements zum Tragen, da es keine Patentlösung für ein wirkungsvolles Sicherheitsmanagement geben kann: Organisationen brauchen Flexibilität, um Risiken identifizieren und ihre jeweiligen Sicherheitsrisiken senken zu können.
96. Deshalb wurde bei den ORO.GEN auf allzu detaillierte Anforderungen verzichtet, um für bestimmte Arten von Organisationen keinen unnötigen Aufwand zu verursachen. Im Hinblick auf das Sicherheitsmanagement ist die Kernanforderung (ORO.GEN.200 Buchstabe a Nummer 3) recht bündig: Sie verpflichtet die Organisation dazu,

- die Flugsicherheitsrisiken zu identifizieren, die mit ihren Tätigkeiten verbunden sind;
 - die Auswertung und das Management der entsprechenden Risiken sicherzustellen;
 - Maßnahmen zur Eindämmung des Risikos zu ergreifen und deren Effektivität zu überprüfen.
97. Erwähnenswert ist, dass sowohl bei komplexen als auch nicht komplexen Organisationen dieselbe Person als Sicherheitsbeauftragter und als Beauftragter für die Überwachung der Einhaltung tätig sein kann, sofern ausreichende Ressourcen für beide Funktionen bereitgestellt werden und die Unabhängigkeit der Inspektionen und Überprüfungen gewährleistet ist.
98. Aufgrund der Natur des Flugbetriebs wird davon ausgegangen, dass keine gefährlichen Güter auf Initiative des Betreibers während dieses Flugbetriebs befördert werden. Außerdem und aus demselben Grund wird nicht erwartet, dass Fluggäste andere gefährliche Güter als diejenigen mitführen, die derzeit gemäß Teil 8 der Gefahrgutvorschriften erlaubt sind. Daher wurden gewerblicher Luftverkehr von A nach A sowie gewerblicher Luftverkehr mit Segelflugzeugen und Ballonen von der Anforderung nach ORO.GEN.110 Buchstabe j ausgenommen, dass Betreiber ein Ausbildungsprogramm über gefährliche Güter für ihr Personal einführen und pflegen müssen.

ORO.AOC

99. 56. Für Betreiber, die gewerblichen Luftverkehr von A nach A und gewerblichen Luftverkehr mit Segelflugzeugen und Ballonen durchführen, schreibt Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 keine Ernennung eines Fachbereichsleiters für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vor. Dies kam in ORO.AOC.135 nicht ausreichend zum Ausdruck, weshalb Unterabsatz a Nummer 4 geändert wurde. Weiterhin gelten die in ORO.GEN.215 genannten Anforderungen an die Einrichtung als ausreichend, weshalb solche Betreiber von den Anforderungen an die Einrichtung gemäß ORO.AOC.140 ausgenommen sind.

ORO.MLR

100. Es besteht die Meinung, dass die vollständige Struktur eines Betriebshandbuchs wie in ORO.MLR.101 vorgeschrieben für gewerblichen Luftverkehr von A nach A mit ELA2-Flugzeugen und -Hubschraubern nicht relevant ist. Daher wurde, um mehr Flexibilität zu schaffen und zugleich die allgemeinen Grundsätze für ein Betriebshandbuch zu wahren, solcher gewerblicher Luftverkehr von A nach A sowie der Betrieb mit Segelflugzeugen und Ballonen von ORO.MLR.101 ausgenommen und wird in AMC2 ORO.MLR.100 eine vereinfachte Struktur eines Betriebshandbuchs angegeben.

ORO.FC

101. Die Änderungen an ORO.FC stehen im Einklang mit dem Vorschlag, der bereits mit EASA-Stellungnahme 04/2011 gemacht wurde. Betreiber von gewerblichem Luftverkehr von A nach A und gewerbliche Betreiber von Ballonen und Segelflugzeugen müssen die gemeinsamen Anforderungen von Abschnitt I beachten, die für alle gewerblichen und

nichtgewerblichen Betreiber von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen gelten. Außerdem müssen sie die Anforderung für gewerblichen Flugbetrieb mit Ausnahme von CAT von Abschnitt 3 erfüllen, die eine jährliche Befähigungsüberprüfung vorsieht. Der gemeinsame Abschnitt enthielt bereits Vereinfachungen für den Betrieb mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B bezüglich der Gültigkeit von Kenntnissen über Strecken und anzufliegende Flugplätze. Diese Vereinfachung wird jetzt auf gewerblichen Luftverkehr von A nach A ausgedehnt, soweit nicht der Gültigkeitszeitraum von 12 Monate gilt.

V. Änderungen an Teil-ARO

102. Absatz ARO.OPS.210, der vorschreibt, dass die Behörde einen lokalen Bereich benennt, wurde gestrichen.
103. Stattdessen wurde ein neuer Unterabsatz c in ARO.OPS.100 aufgenommen, mit dem klargestellt wird, dass die zuständige Aufsichtsbehörde spezifische betriebliche Beschränkungen festlegen kann, die in den OPSPECS dokumentiert sein müssen. Bereits das derzeitige OPSPECS-Format enthält Felder, in die betriebliche Beschränkungen eingetragen werden können.

VI. Änderungen an Teil-ORA

104. Es wird vorgeschlagen, einen neuen Absatz ORA.ATO.155 hinzuzufügen, um es zugelassenen Ausbildungsorganisationen zu erlauben, unter bestimmten Voraussetzungen Werbeflüge von A nach A mit ELA2-Flugzeugen, ELA2-Hubschraubern und Segelflugzeugen und Flüge im lokalen Bereich mit Ballonen anzubieten.
105. Mit dieser Vorschrift soll es Aeroclubs erlaubt werden, wie bisher Werbeflüge zu veranstalten, um neue Schüler zu gewinnen, und eine sichere rechtliche Grundlage für solchen Flugbetrieb geschaffen werden. Gleichzeitig war die Agentur bemüht, keine ungleichen Wettbewerbsbedingungen gegenüber gewerblichen Luftfahrtbetrieben zu schaffen, die gewerblichen Luftverkehr von A nach A nach VFR am Tage mit ELA2-Luftfahrzeuge anbieten. Daher wurden die Anzahl der Tage sowie der Betriebsbereich beschränkt.

VII. Sonstige Beobachtungen

106. Für die Zwecke von gewerblichem Luftverkehr von A nach A wurden keine Änderungen an den Begriffsbestimmungen in Anhang I, wie in Stellungnahme 04/2011 veröffentlicht, vorgenommen.

Anhang 1: Referenztabelle für die Anlagen in EU-OPS und JAR-OPS3**Anlage 1 zu 1.005 Buchstabe a – Flugzeuge der Flugleistungsklasse B, VFR am Tage**

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>a) Begriffsbestimmungen</p> <p>1. Flüge von A nach A: Start und Landung erfolgen am selben Ort.</p> <p>2. Flüge von A nach B: Start und Landung erfolgen an verschiedenen Orten.</p> <p>3. Nacht: Der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder ein anderer von der zuständigen Behörde vorgeschriebener Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang.</p>	Anhang I – Begriffsbestimmungen	<p>Die Begriffe A nach A und A nach B werden hier nicht definiert. A nach A ist in der Mantelverordnung beschrieben.</p> <p>Definition von „Nacht“: Keine Änderung.</p>
<p>b) Flugbetrieb, für den diese Anlage gilt, darf gemäß den folgenden Vereinfachungen durchgeführt werden.</p>		<p>Allgemeine Bemerkungen:</p> <p>Im Folgenden werden Flugzeuge der Flugleistungsklasse B als technisch nicht komplizierte Flugzeuge behandelt.</p> <p>Es ist jedoch zu beachten, dass Flugzeuge der Flugleistungsklasse B auch technisch komplizierte Luftfahrzeuge sein können, wenn das Luftfahrzeug entweder für eine Mindest-Flugbesatzung von zwei Piloten zugelassen ist oder wenn das Luftfahrzeug von zwei oder mehr Turboprop-Triebwerken angetrieben wird.</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>1. OPS 1.035 Qualitätssystem: In sehr kleinen Luftfahrtunternehmen darf der Posten des Leiters des Qualitätssystems von einem Fachbereichsleiter wahrgenommen werden, wenn auf externe Auditoren zurückgegriffen wird. Dies gilt auch, wenn der verantwortliche Betriebsleiter eine oder mehrere der Fachbereichsleiterstellen innehat.</p>	<p>AMC1 ORO.GEN. 200 Buchstabe a Nummer 6</p>	<p>Geändert Die Funktion des Leiters des Qualitätssystems wird vom Beauftragten für die Überwachung der Einhaltung (Compliance Monitor Manager, CMM) wahrgenommen. Diese Funktion kann nicht mit der Funktion eines Fachbereichsleiters kombiniert werden. In einer nicht komplexen Organisation kann dagegen die Funktion des CMM mit der Funktion des verantwortlichen Leiters kombiniert werden, sofern der verantwortliche Betriebsleiter die entsprechende Kompetenz nachgewiesen hat.</p>
<p>2. Reserviert</p>		
<p>3. OPS 1.075 Methode der Beförderung von Personen: Nicht gefordert für den Betrieb von einmotorigen Flugzeugen nach VFR.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.165</p>	<p>Nicht übertragen Es ist offensichtlich, dass diese Anforderung für kleinere Flugzeuge nicht relevant ist und keine besonderen Maßnahmen seitens des Betreibers erforderlich sind</p>
<p>4. OPS 1.100 Zugang zum Cockpit: i) Der Luftfahrtunternehmer hat Richtlinien für die Beförderung von Fluggästen auf einem Pilotensitz festzulegen. ii) Der Kommandant muss sicherstellen, dass: A. die Beförderung von Fluggästen auf einem Pilotensitz den/die Piloten nicht</p>	<p>AMC1 CAT.GEN.135 Buchstabe a Nummer 3</p>	<p>Geändert Flugbetrieb nach Sichtflugregeln bei Nacht und nach Instrumentenflugregeln wurde bewusst ausgeschlossen, um das Risiko zu vermeiden, dass ein Fluggast versehentlich Instrumente betätigt</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>ablenkt und/oder bei der Durchführung des Fluges behindert und</p> <p>B. der Fluggast, der einen Pilotensitz einnimmt, mit den jeweiligen Beschränkungen und Sicherheitsverfahren vertraut gemacht wird.</p>		
<p>5. OPS1.105 Unerlaubte Beförderung:</p> <p>Nicht gefordert für den Betrieb von einmotorigen Flugzeugen nach VFR.</p>	-	<p>Nicht übertragen</p> <p>Es ist offensichtlich, dass diese Anforderung für kleinere Flugzeuge nicht relevant ist und keine besonderen Maßnahmen seitens des Betreibers erforderlich sind</p>
<p>6. OPS 1.135 Zusätzliche mitzuführende Unterlagen und Formblätter:</p> <p>i) Für Flüge mit einmotorigen Flugzeugen nach VFR am Tage von A nach A brauchen die folgenden Dokumente nicht mitgeführt zu werden:</p> <p>A) Flugdurchführungsplan,</p> <p>B) Technisches Bordbuch (Aeroplane Technical Log),</p> <p>C) NOTAM/AIS-Beratungsunterlagen,</p> <p>D) meteorologische Informationen,</p> <p>E) Benachrichtigungen über besondere Kategorien von Fluggästen usw., und</p> <p>F) Benachrichtigungen über besondere Ladung einschließlich gefährlicher Güter</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 Buchstabe b</p> <p>CAT.OP.MPA.175 Buchstabe c</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a</p>	<p>Geändert</p> <p>Die Vereinfachungen in CAT.GEN.MPA.180 umfassen auch das Lärmzeugnis;</p> <p>die Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle und</p> <p>die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage.</p> <p>Darüber hinaus sind die Vereinfachungen für Flüge von A nach A und Flüge im lokalen Bereich identisch.</p> <p>Flüge von A nach B nach VFR am Tage mit einmotorigen Flugzeugen gelten als Flüge im lokalen Bereich.</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>usw.</p> <p>ii) Für den Betrieb mit einmotorigen Flugzeugen nach VFR am Tage von A nach B braucht eine Mitteilung über besondere Kategorien von Fluggästen wie in OPS 1.135 Buchstabe a Nummer 7 beschrieben nicht mitgeführt zu werden.</p> <p>iii) Für den Flugbetrieb nach VFR am Tage von A nach B darf der Flugdurchführungsplan (Operational Flight Plan) in vereinfachter Form sein, muss jedoch die Erfordernisse der jeweiligen Betriebsart erfüllen.</p>		
<p>7. OPS1.215 Inanspruchnahme der Flugverkehrsdienste:</p> <p>Für den Betrieb mit einmotorigen Flugzeugen nach VFR am Tage ist in einem Umfang entsprechend der Art des Betriebs eine nicht vorgeschriebene Verbindung mit ATS zu halten. Such- und Rettungsdienste müssen in Übereinstimmung mit OPS 1.300 sichergestellt werden.</p>	CAT.OP.MPA.100 Buchstabe b	Keine Änderung
<p>8. OPS1.225 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen:</p> <p>Für den Betrieb nach VFR decken die Standard-VFR-Betriebsmindestbedingungen diese Forderung in der Regel ab. Sofern erforderlich, hat der Luftfahrtunternehmer zusätzliche Forderungen festzulegen, die Faktoren wie etwa Funkreichweite, Gelände,</p>	<p>Vorgeschlagen: neue AMC AMC12 CAT.OP.MPA.110 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen VFR-FLUGBETRIEB MIT ANDEREN ALS TECHNISCH KOMPLIZIERTEN MOTORGETRIEBENEN LUFTFAHRZEUGEN Für die Bereitstellung von VFR-</p>	Keine Änderung

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
Art der Start- und Landeflächen, Flugbedingungen und ATS-Kapazität berücksichtigen.	Betriebsmindestbedingungen kann der Betreiber die VFR-Betriebsmindestbedingungen aus Teil-SERA übernehmen. Sofern erforderlich, kann der Luftfahrtunternehmer im Betriebshandbuch zusätzliche Forderungen für die Anwendbarkeit solcher Mindestbedingungen unter Berücksichtigung von Faktoren wie etwa Funkreichweite, Gelände, Art der Start- und Landeflächen, Flugbedingungen und ATS-Kapazität festlegen.	
9. OPS1.235 Lärminderungsverfahren: Nicht zutreffend auf den Betrieb von einmotorigen Flugzeugen nach VFR.	CAT.OP.MPA.130	Keine Änderung
10. OPS 1.240 Flugstrecken und -gebiete: Buchstabe a Nummer 1 gilt nicht für den Betrieb mit einmotorigen Flugzeugen nach VFR am Tage von A nach A.	CAT.OP.135 Buchstabe c	Keine Änderung
11. OPS 1.250 Festlegung von Mindestflughöhen: Für den Betrieb nach VFR am Tage ist diese Forderung folgendermaßen anzuwenden: Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Betrieb nur auf solchen Strecken und über solchen Gebieten durchgeführt wird, für die ein sicherer Abstand zum Gelände gehalten werden kann, und hat dabei Faktoren wie etwa	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145 Buchstabe a	Keine Änderung

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>Temperatur, Gelände, ungünstige meteorologische Bedingungen (z. B. schwere Turbulenz und Fallwinde, Korrekturen für Temperatur- und Druckabweichungen gegenüber den Standardwerten) zu berücksichtigen.</p>		
<p>12. OPS 1.255 Kraftstoff:</p> <p>i) Für Flüge von A nach A: Der Luftfahrtunternehmer hat die Kraftstoffmindestmenge, die zum Ende eines Fluges vorhanden sein muss, anzugeben. Diese kleinste Kraftstoff-Endreserve darf nicht geringer sein als die Menge, die für eine Flugzeit von 45 Minuten benötigt wird.</p> <p>ii) Für Flüge von A nach B: Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Vorflugberechnung der für einen Flug benötigten ausfliegbaren Kraftstoffmenge Folgendes beinhaltet:</p> <p>A) Rollkraftstoff: Der vor dem Start verbrauchte Kraftstoff, sofern von Bedeutung, und</p> <p>B) Streckenkraftstoff (die für den Flug zum Bestimmungsflugplatz benötigte Kraftstoffmenge) und</p> <p>C) Reservekraftstoff:</p> <p>1. Kraftstoff für unvorhergesehenen Mehrverbrauch: Kraftstoffmenge von nicht weniger als 5 % des geplanten Streckenkraftstoffs oder im Fall einer</p>	<p>für i):</p> <p>Vorgeschlagen: neue CAT.OP.MPA.151 Buchstabe b</p> <p>b) Abweichend von Buchstabe a legt der Betreiber für Flüge von technisch nicht komplizierten Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger, die am selben Flugplatz oder am selben Betriebsort starten und landen, im Betriebshandbuch die Endreserve fest, die nicht geringer sein darf als die Menge, die für eine Flugzeit von 45 Minuten benötigt wird.</p> <p>ehemaliger Buchstabe b umbenannt in c für ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151 Buchstabe a</p>	<p>Geändert</p> <p>Beschränkt auf technisch nicht komplizierte Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger.</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>Umplanung während des Fluges 5 % des Streckenkraftstoffs für den verbleibenden Teil des Fluges und</p> <p>2. Endreserve: Kraftstoffmenge für eine zusätzliche Flugzeit von 45 Minuten (Kolbentriebwerke) oder 30 Minuten (Turbinentriebwerke) und</p> <p>D) Ausweichkraftstoff: Kraftstoffmenge für den Flug zum Bestimmungsausweichflugplatz über den Bestimmungsflygplatz, wenn ein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert wird, und</p> <p>E) Extra-Kraftstoff: Kraftstoffvorrat, den der Kommandant zusätzlich zu den unter den Buchstaben A bis D vorgeschriebenen Mengen fordern kann.</p>		
<p>13. OPS 1.265 Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen:</p> <p>für Flüge mit einmotorigen Flugzeugen nach VFR muss der Luftfahrtunternehmer, wenn die Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen nicht beabsichtigt ist, keine Verfahren für die Beförderung solcher Fluggäste festlegen.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Teilweise übertragen.</p> <p>Aus dem Text geht klar hervor, dass Betreiberverfahren nur erforderlich sind, wenn besondere Kategorien von Fluggästen befördert werden.</p> <p>Auch wenn Fluggäste, denen die Einreise verwehrt wurde, zwangsweise abgeschobene oder in Gewahrsam befindliche Personen nur selten in einem einmotorigen Flugzeug nach Sichtflugregeln im gewerblichen Luftverkehr befördert werden, gibt es unter dem Sicherheitsstandpunkt keine Begründung dafür, warum auf solche Flüge keine</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
		Betreiberverfahren erforderlich sein sollten.
<p>14. OPS 1.280 Fluggastsitze: Nicht zutreffend auf den Betrieb von einmotorigen Flugzeugen nach VFR.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Nicht übertragen</p> <p>Es ist offensichtlich, dass für Flugbetrieb mit technisch nicht komplizierten Flugzeugen für die Festlegung von Verfahren ein verhältnismäßiger und pragmatischer Ansatz gewählt werden sollte. Es scheint keine Notwendigkeit einer Vereinfachung zu bestehen.</p>
<p>15. OPS 1.285 Unterweisung der Fluggäste: Demonstration und Unterweisung müssen entsprechend der Art des Betriebs erfolgen. Für den Betrieb mit nur einem Piloten darf der Pilot nicht Aufgaben zugewiesen bekommen, die ihn von der Durchführung des Fluges ablenken.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Hinzufügung zu AMC2 CAT.OP.MPA.170 vorgeschlagen</p> <p>FLUGBETRIEB MIT NUR EINEM PILOTEN UND OHNE FLUGBEGLEITER</p> <p>Bei Flugbetrieb mit nur einem Piloten und ohne Flugbegleiter führt der Kommandant eine Sicherheitseinweisung für Fluggäste durch, jedoch nicht während kritischer Flugphasen.</p>	Keine Änderung
<p>16. OPS 1.290 Flugvorbereitung:</p> <p>i) Flugdurchführungsplan für Flüge von A nach A: nicht gefordert;</p> <p>ii) Flüge nach VFR am Tage von A nach B: Der Luftfahrtunternehmer stellt sicher, dass für jeden Flug ein Flugdurchführungsplan in vereinfachter Form entsprechend der Art des Betriebs ausgefüllt wird.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170 Buchstabe c</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170 Buchstabe a</p>	Keine Änderung

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>17. OPS 1.295 Auswahl von Flugplätzen: Gilt nicht für den Betrieb nach VFR. Die erforderlichen Anweisungen für die Benutzung von Flugplätzen und Geländen für Start und Landung sind unter Bezugnahme auf OPS 1.220 herauszugeben.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Nicht übertragen Der derzeit geltende Text schließt VFR-Flugbetrieb bereits aus.</p>
<p>18. OPS 1.310 Besatzungsmitglieder an ihren Arbeitsplätzen: Für Betrieb nach VFR werden Anweisungen zu diesem Punkt nur gefordert, wenn Flugbetrieb mit zwei Piloten durchgeführt wird.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Nicht übertragen Die derzeit geltende Vorschrift betrifft bereits nur Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern. Darüber hinaus besteht kein logischer Zusammenhang zwischen der Sicherheitsanforderung und Flugleistungsklassen oder Flugregeln, die berücksichtigt werden könnten.</p>
<p>19. OPS 1.375 Kraftstoffmanagement während des Fluges: Anlage 1 zu OPS 1.375 muss nicht für den Betrieb mit einmotorigen Flugzeugen nach VFR am Tage angewendet werden.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Nicht übertragen Eine Anlage 1 zu OPS 1.375 existiert nicht.</p>
<p>20. OPS1.405 Beginn und Fortsetzung des Anflugs: Gilt nicht für den Betrieb nach VFR.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Nicht übertragen Die Vorschrift gilt für Betrieb nach Instrumentenflugregeln. Es besteht keine Notwendigkeit einer Vereinfachung für VFR-Flugbetrieb.</p>
<p>21. OPS 1.410 Betriebsverfahren – Flughöhe über der Schwelle:</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Nicht übertragen Die Vorschrift gilt für Präzisionsanflüge. Es besteht keine Notwendigkeit einer</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
Gilt nicht für den Betrieb nach VFR.		Vereinfachung für VFR-Flugbetrieb.
<p>22. OPS 1.430 bis 1.460, einschließlich Anhängen:</p> <p>Gilt nicht für den Betrieb nach VFR.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120</p> <p>SPA.LVO</p>	<p>Nicht übertragen</p> <p>Mit Ausnahme der Anforderung, Minima für VFR-Flugbetrieb festzulegen, decken die Durchführungsbestimmung und die entsprechenden alternativen Nachweisverfahren Flugbetrieb nach IFR ab. Es besteht keine Notwendigkeit einer Vereinfachung für VFR-Flugbetrieb.</p>
<p>23. OPS 1.530 Start:</p> <p>i) Buchstabe a gilt mit folgendem Zusatz: Die Luftfahrtbehörde kann in Einzelfällen andere vom Luftfahrtunternehmer erstellte Flugleistungsdaten auf der Grundlage von Nachweisen und/oder schriftlich festgelegten Erfahrungswerten akzeptieren. Die Buchstaben b und c gelten mit folgendem Zusatz: Wenn diese OPS aufgrund physikalischer Beschränkungen bezüglich einer Verlängerung der Piste nicht erfüllt werden kann, jedoch ein klares öffentliches Interesse und die Notwendigkeit für den Betrieb besteht, kann die Behörde im Einzelfall andere, nicht im Widerspruch zum Flughandbuch stehende Flugleistungsdaten, die sich auf spezielle Verfahren beziehen und vom Luftfahrtunternehmer auf der Grundlage von Nachweisen und/oder schriftlich festgelegten Erfahrungswerten vorgelegt werden, akzeptieren.</p>	<p>CAT.POL.A.305</p>	<p>Nicht übertragen</p> <p>Für jede fallweise Vereinfachung wäre ein Verfahren nach Artikel 14 erforderlich.</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>ii) Wenn der Luftfahrtunternehmer eine Durchführung des Betriebs nach Ziffer i beabsichtigt, muss er die vorherige Genehmigung der das AOC ausstellenden Behörde einholen. Eine solche Genehmigung:</p> <p>A) enthält die Angabe des Flugzeugmusters, B) enthält die Angabe der Art des Betriebs, C) enthält die Angabe des/der betroffenen Flugplatzes/Flugplätze und Pisten, D) enthält die Einschränkung, dass Starts unter Sichtwetterbedingungen zu erfolgen haben, E) enthält die Angabe der Qualifikation der Besatzung und F) ist beschränkt auf Flugzeuge, für die die Erstaussstellung der Musterzulassung vor dem 1. Januar 2005 erfolgt ist.</p> <p>iii) Der Betrieb muss von dem Staat, in dem der Flugplatz sich befindet, genehmigt worden sein.</p>		
<p>24. OPS 1.535 Hindernisfreiheit beim Start – mehrmotorige Flugzeuge:</p> <p>i) Buchstabe a Nummern 3, 4 und 5, Buchstabe b Nummer 2, Buchstabe c Nummern 1 und 2 sowie die Anlage gelten nicht für den Betrieb nach VFR am Tage.</p> <p>ii) Für den Betrieb nach IFR oder VFR am</p>	<p>CAT.POL.A.310 AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Zur Umsetzung von Ziffer i wird der folgende Nachtrag zu CAT.POL.A.310 vorgeschlagen:</p> <p>Hinzufügung eines neuen Unterabsatzes e</p> <p>e) Die Anforderungen in Buchstabe a</p>	<p>Teilweise transponiert</p> <p>i) Der Verweis auf Buchstabe c Nummer 1 wird nicht übertragen. Andernfalls würde die Vorschrift nicht für Flugbahnen gelten, die Kursänderungen über Grund von mehr als 15° erfordern.</p> <p>ii) Der Verweis auf Instrumentenflugregeln</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>Tage gelten die Buchstaben b und c mitfolgenden Abweichungen:</p> <p>A) Eine Kursführung nach Sichtmerkmalen wird ab einer Flugsicht von 1500 m als gegeben betrachtet.</p> <p>B) Für eine Flugsicht ab 1 500 m beträgt die maximal geforderte Breite des hindernisfreien Korridors 300 m.</p>	<p>Nummern 3, 4 und 5, Buchstabe b Nummer 2 und Buchstabe c Nummer 2 gelten nicht für den Betrieb nach VFR am Tage.</p> <p>Zur teilweisen Umsetzung von Ziffer ii wird der folgende Nachtrag zu AMC1 CAT.POL.A.310 vorgeschlagen:</p> <p>Am Ende von Unterabsatz a wird Folgendes eingefügt:</p> <p>Bei VFR-Flugbetrieb bei Nacht wird eine Kursführung nach Sichtmerkmalen ab einer Flugsicht von 1 500 m als gegeben betrachtet.</p>	<p>und Buchstabe B wird nicht übertragen. Es gibt unter dem Sicherheitsstandpunkt keine Begründung für solche Vereinfachungen.</p>
<p>25. OPS 1.545 Landung – Bestimmungsflugplätze und Ausweichflugplätze:</p> <p>i) Die OPS gilt mit folgendem Zusatz. Wenn diese OPS aufgrund physikalischer Beschränkungen bezüglich einer Verlängerung der Piste nicht erfüllt werden kann, jedoch ein klares öffentliches Interesse und die Notwendigkeit für den Betrieb besteht, kann die Behörde im Einzelfall andere, nicht im Widerspruch zum Flughandbuch stehende Flugleistungsdaten, die sich auf spezielle Verfahren beziehen und vom Luftfahrtunternehmer auf der Grundlage von Nachweisen und/oder schriftlich festgelegten Erfahrungswerten</p>		<p>Nicht übertragen</p> <p>Für jede fallweise Vereinfachung wäre ein Verfahren nach Artikel 14 erforderlich.</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>vorgelegt werden, akzeptieren.</p> <p>ii) Wenn der Luftfahrtunternehmer eine Durchführung des Betriebs nach Ziffer i beabsichtigt, muss er die vorherige Genehmigung der das AOC ausstellenden Behörde einholen. Eine solche Genehmigung:</p> <p>A) enthält die Angabe des Flugzeugmusters,</p> <p>B) enthält die Angabe der Art des Betriebs,</p> <p>C) enthält die Angabe des/der betroffenen Flugplatzes/Flugplätze und Pisten,</p> <p>D) beschränkt den/die unter Sichtflug-Wetterbedingungen durchzuführende(n) Landeanflug und Landung,</p> <p>E) enthält die Angabe der Qualifikation der Besatzung und</p> <p>F) gilt nur für Flugzeuge, deren Musterzulassung vor dem 1. Januar 2005 ausgestellt wurde.</p> <p>iii) Der Betrieb muss von dem Staat, in dem der Flugplatz sich befindet, genehmigt worden sein.</p>		
<p>26. OPS 1.550 Landung – trockene Pisten:</p> <p>i) Die OPS gilt mit folgendem Zusatz. Wenn diese OPS aufgrund physikalischer Beschränkungen bezüglich einer Verlängerung der Piste nicht erfüllt werden</p>		<p>Nicht übertragen</p> <p>Für jede fallweise Vereinfachung wäre ein Verfahren nach Artikel 14 erforderlich.</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>kann, jedoch ein klares öffentliches Interesse und die Notwendigkeit für den Betrieb besteht, kann die Behörde im Einzelfall andere, nicht im Widerspruch zum Flughandbuch stehende Flugleistungsdaten, die sich auf spezielle Verfahren beziehen und vom Luftfahrtunternehmer auf der Grundlage von Nachweisen und/oder schriftlich festgelegten Erfahrungswerten vorgelegt werden, akzeptieren.</p> <p>ii) Wenn der Luftfahrtunternehmer eine Durchführung des Betriebs nach Ziffer i beabsichtigt, muss er die vorherige Genehmigung der das AOC ausstellenden Behörde einholen. Eine solche Genehmigung:</p> <p>A) enthält die Angabe des Flugzeugmusters,</p> <p>B) enthält die Angabe der Art des Betriebs,</p> <p>C) enthält die Angabe des/der betroffenen Flugplatzes/Flugplätze und Pisten,</p> <p>D) beschränkt den/die unter Sichtflug-Wetterbedingungen durchzuführende(n) Landeanflug und Landung,</p> <p>E) legt die Befähigung der Besatzung fest und</p> <p>F) gilt nur für Flugzeuge, deren Musterzulassung vor dem 1. Januar 2005 ausgestellt wurde.</p> <p>iii) Der Betrieb muss von dem Staat, in dem</p>		

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
der Flugplatz sich befindet, genehmigt worden sein.		
27. Reserviert		
28. OPS 1.650 Betrieb nach VFR am Tage: OPS 1.650 gilt mit folgendem Zusatz: Für einmotorige Flugzeuge, die vor dem 22. Mai 1995 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, kann die Luftfahrtbehörde Ausnahmen von den Buchstaben f, g, h und i genehmigen, wenn die Erfüllung der Anforderungen eine Nachrüstung erfordert.	CAT.IDE.A.125 Buchstabe d	Keine Änderung
29. Teil-M, Abschnitt M.A.704 – Instandhaltungs-Organisationshandbuch des Luftfahrtunternehmers: Das Instandhaltungs-Organisationshandbuch darf dem durchzuführenden Betrieb angepasst werden;		Nicht angesprochen in der Verordnung über den Flugbetrieb.
30. Teil M, Abschnitt M.A.306, technisches Bordbuchsystem des Betreibers: Die Luftfahrtbehörde kann entsprechend der Art des durchzuführenden Betriebs ein technisches Bordbuchsystem in abgekürzter Form zulassen.		Nicht angesprochen in der Verordnung über den Flugbetrieb.
31. OPS 1.940 Zusammensetzung der Flugbesatzung: Buchstabe a Nummern 2 und 4 sowie		Nicht übertragen Die Anwendbarkeit/Nicht-Anwendbarkeit

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
Buchstabe b gelten nicht für den Betrieb nach VFR am Tage, jedoch ist Buchstabe a Nummer 4 vollständig anzuwenden, wenn nach OPS Teil 1 zwei Piloten vorgeschrieben sind.		ergibt sich aus dem Text
<p>32. OPS 1.945 Umschulung und Überprüfung:</p> <p>i) Buchstabe a Nummer 7 – Streckenflugeinsätze unter Aufsicht (LIFUS) können auf jedem Flugzeug der jeweiligen Klasse erfolgen. Die erforderliche Anzahl der Streckenflugeinsätze unter Aufsicht (LIFUS) ist abhängig von der Komplexität des durchzuführenden Betriebs.</p> <p>ii) Buchstabe a Nummer 8 wird nicht gefordert.</p>		<p>ORO.FC.220 Buchstabe d Nummer 2 + entsprechende AMC1 Punkt e.3</p> <p>ORO.FC.220 Buchstabe b Ziffer i</p>
<p>33. OPS 1.955 Ernennung zum Kommandanten:</p> <p>Buchstabe b gilt folgendermaßen: Die Luftfahrtbehörde kann entsprechend dem jeweils durchzuführenden Betrieb einen verkürzten Kommandanten-Lehrgang akzeptieren. Buchstabe a Nummer 1 Ziffer i gilt nicht für Betrieb nach VFR am Tage.</p>		ORO.FC.205 Buchstabe g
34. OPS 1.960 Kommandanten im Besitz einer Berufspilotenlizenz:		ORO.FC.250 Buchstabe b
35. OPS 1.965 Wiederkehrende Schulung und Überprüfung:		

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
i) Buchstabe a Nummer 1 ist für Betrieb nach VFR am Tage folgendermaßen anzuwenden: Jegliche Ausbildung und Überprüfung muss entsprechend der Art des Betriebs und der Flugzeugklasse erfolgen, in der das Flugbesatzungsmitglied eingesetzt wird, wobei spezielle Ausrüstungen, die verwendet werden, zu berücksichtigen sind.		AMC1 ORO.FC.230 Punkt a.5
ii) Buchstabe a Nummer 3 Ziffer ii gilt folgendermaßen: Die Schulung im Flugzeug darf durch einen Prüfer für Klassenberechtigungen (CRE), einen Flugprüfer (FE) oder einen Prüfer für Musterberechtigungen (TRE) erfolgen.		ORO.FC.145 Buchstabe a Nummer 2
iii) Buchstabe a Nummer 4 Ziffer i gilt folgendermaßen: Befähigungsüberprüfungen durch den Luftfahrtunternehmer dürfen durch einen Prüfer für Musterberechtigungen (TRE), einen Prüfer für Klassenberechtigungen (CRE) oder durch einen entsprechend qualifizierten, vom Luftfahrtunternehmer ernannten Kommandanten, der den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt und der für effektives Arbeiten als Besatzung (CRM) und die Beurteilung der Fähigkeiten auf diesem Gebiet ausgebildet ist, durchgeführt werden.		ORO.FC.230 Buchstabe b Nummer 5
iv) Buchstabe b Nummer 2 ist für Betrieb nach VFR am Tage folgendermaßen anzuwenden: In Fällen, in denen Saisonbetrieb über einen Zeitraum von nicht mehr als 8 aufeinanderfolgenden Monaten		ORO.FC.230 Buchstabe b Nummer 3

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>durchgeführt wird, ist eine Befähigungsüberprüfung durch den Luftfahrtunternehmer ausreichend. Diese Befähigungsüberprüfung muss durchgeführt werden, bevor mit der gewerbsmäßigen Beförderung begonnen wird.</p>		
<p>36. OPS 1.968 Befähigung des Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz:</p> <p>Anlage 1 gilt nicht für Flüge mit einmotorigen Flugzeugen nach VFR am Tage.</p>		<p>Nicht übertragen Selbsterklärend</p>
<p>37. OPS 1.975 Nachweis von Kenntnissen über Flugstrecken und Flugplätze:</p> <p>i) Für den Betrieb nach VFR am Tage gelten die Buchstaben b, c und d nicht, jedoch hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass in Fällen, in denen eine besondere Genehmigung des Staates, in dem der Flugplatz sich befindet, erforderlich ist, die jeweiligen Forderungen erfüllt sind.</p> <p>ii) Für den Betrieb nach IFR oder nach VFR bei Nacht kann alternativ zu den Buchstaben b, c und d der Nachweis von Kenntnissen über Flugstrecken und Flugplätze folgendermaßen revalidiert werden:</p> <p>(A) Außer für den Betrieb zu den Flugplätzen mit dem höchsten Schwierigkeitsgrad durch mindestens 10 Streckenabschnitte innerhalb des Einsatzgebiets während</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 Buchstabe c</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 Buchstabe c</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>der vorhergehenden 12 Monate zusätzlich zu einem geforderten Selbststudium.</p> <p>(B) Flüge zu Flugplätzen mit dem höchsten Schwierigkeitsgrad dürfen nur durchgeführt werden, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sich der Kommandant innerhalb der vorhergehenden 36 Monate durch einen Besuch als diensttuendes Flugbesatzungsmitglied oder als Beobachter qualifiziert hat, 2. der Anflug ab der jeweiligen Sektormindesthöhe unter Sichtwetterbedingungen durchgeführt wird und 3. eine angemessene Vorbereitung auf den Flug im Selbststudium stattgefunden hat. 		
<p>38. OPS 1.980 Einsatz auf mehreren Mustern oder Baureihen:</p> <ol style="list-style-type: none"> i) Gilt nicht, wenn der Betrieb auf Flüge mit kolbenmotorgetriebenen Flugzeugklassen mit einem Piloten unter Sichtflugregeln am Tage beschränkt ist. ii) Für Flüge nach IFR und nach VFR bei Nacht reduzieren sich die in Anlage 1 zu OPS 1.980 Buchstabe d Nummer 2 Ziffer i geforderten 500 Stunden in der jeweiligen Besatzungsfunktion vor Ausübung der Rechte von zwei Eintragungen in der Lizenz auf 100 Stunden oder Flugabschnitte, wenn 		<p>ORO.FC.240 Buchstabe c</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 Buchstabe a Nummer 4 Ziffer ii Buchstabe A</p>

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
eine der Eintragungen sich auf eine Klasse bezieht. Bevor ein Pilot als Kommandant tätig wird, muss er einen Überprüfungsflug absolvieren.		
39. OPS 1.981 Einsatz auf Hubschraubern und Flugzeugen: Buchstabe a Nummer 1 gilt nicht, wenn der Betrieb auf Flüge mit kolbenmotorgetriebenen Flugzeugklassen mit einem Piloten beschränkt ist.		ORO.FC.240 Buchstabe c
40. Reserviert		
41. OPS 1.1060 Flugdurchführungsplan: Gilt nicht für Flüge von A nach A nach VFR am Tage. Gilt für Flüge von A nach B nach VFR am Tage, jedoch darf der Flugplan entsprechend der jeweiligen Betriebsart in vereinfachter Form sein. (vgl. OPS1.135).	CAT.OP.MPA.175 Buchstabe c AMC1 CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a	Übertragen Unterschied: EASA OPS bezieht sich nur auf VFR und nicht VFR am Tage. Der Geltungsbereich von A nach A ist jedoch auf VFR am Tage beschränkt.
42. OPS 1.1070 Instandhaltungs-Organisationshandbuch: Das Instandhaltungs-Organisationshandbuch darf dem durchzuführenden Betrieb angepasst werden.		Nicht angesprochen in der Verordnung über den Flugbetrieb.
43. OPS 1.1071 Technisches Bordbuchsystem des Luftfahrtunternehmens: Gilt wie angegeben für Teil-M, Abschnitt M.A.306, technisches Bordbuchsystem des		Nicht angesprochen in der Verordnung über den Flugbetrieb.

Anlage 1 zu OPS 1.005 Buchstabe a	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
Betreibers.		
44. Reserviert		
45. Reserviert		
46. OPS 1.1240 Schulungsprogramme: Die Schulungsprogramme müssen der Art des durchgeführten Betriebs angepasst werden. Für den Betrieb nach VFR kann ein Programm zur Schulung im Selbststudium den behördlichen Anforderungen genügen.	-	Nicht übertragen Innerhalb des Geltungsbereichs von Verordnung (EG) Nr. 300/2008.
47. OPS 1.1250 Prüfliste zur Durchsuchung von Flugzeugen: Gilt nicht für den Betrieb nach Sichtflugregeln am Tage.	-	Nicht übertragen Innerhalb des Geltungsbereichs von Verordnung (EG) Nr. 300/2008.

Anlage 1 zu 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>a) Begriffsbestimmung.</p> <p>1) Lokaler Flugbetrieb. Innerhalb eines lokalen und definierten geografischen Bereichs, der für die Luftfahrtbehörde akzeptabel ist, durchgeführte Flüge, die am selben Standort am selben Tag beginnen und enden.</p>	<p>Anhang I – Begriffsbestimmungen</p>	<p>Geändert</p> <p>Die Begriffsbestimmung in EASA OPS ist spezifischer.</p> <p>Kleinhubschrauber (wie in JAR-OPS 1 definiert) werden als technisch nicht komplizierte Hubschrauber(im Sinne der Grundverordnung) behandelt.</p>
<p>b) Genehmigung. Wenn der Luftfahrtunternehmer eine Durchführung des Betriebs gemäß dieser Anlage beabsichtigt, muss er die vorherige Genehmigung der das AOC ausstellenden Behörde einholen. In dieser Genehmigung wird Folgendes angegeben:</p> <p>1) der Hubschraubertyp und</p> <p>2) die Art des Luftverkehrs.</p> <p>3) Die geografischen Beschränkungen des lokalen Flugbetriebs im Zusammenhang mit dieser Anlage (siehe ACJ zu Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe f Absatz b Nummer 3).</p>	<p>ORO.AOC</p>	<p>Nicht übertragen</p> <p>Diese Vorschrift braucht nicht ausdrücklich übertragen zu werden. Der Betrieb ist ohnehin Teil des AOC und in den Aufsichtszuständigkeiten der Luftfahrtbehörde eingeschlossen.</p>
<p>c) Verbote. Folgendes ist verboten:</p>		

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
1) JAR-OPS 3.065. Beförderung von Kriegswaffen und Kampfmitteln.	CAT.GEN.MPA.155	Nicht übertragen Diese Vereinfachung wird als nicht relevant betrachtet. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass Kriegswaffen und Kampfmittel in einer gewerblichen Umgebung mit Kleinhubschraubern befördert werden.
2) JAR-OPS 3.265. Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen.	CAT.OP.MPA.155	Nicht übertragen Nicht relevant. Die Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen mit einem technisch nicht komplizierten Hubschrauber oder während lokaler Hubschrauberflüge dürfte unwahrscheinlich sein.
3) JAR-OPS 3.305. Betanken oder Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen.	CAT.OP.MPA.195	Nicht übertragen Die aktuelle Vorschrift verbietet bereits das Betanken oder Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen, mit AVGAS und Wide-cut Fuel (Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich) oder einem Gemisch dieser Kraftstoffarten. Die meisten technisch nicht komplizierten Hubschrauber sind bereits von dieser Vorschrift erfasst.
4) JAR-OPS 3.335. Rauchen an Bord	CAT.OP.MPA.240	Nicht übertragen. Die bestehende Vorschrift verbietet de facto bereits Rauchen und bietet ausreichenden Schutz.
d) Vereinfachung. Für die folgenden Vorschriften		

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
gelten Vereinfachungen:		
<p>1) JAR-OPS 3.100 Zutritt zum Cockpit:</p> <p>i) Der Luftfahrtunternehmer legt Richtlinien für die Beförderung von Fluggästen auf einem Pilotensitz fest, soweit zweckdienlich.</p> <p>ii) Der Kommandant muss sicherstellen, dass:</p> <p>A) Die Beförderung von Fluggästen auf einem Pilotensitz keine Ablenkung von und/oder Störung des Flugbetriebs verursacht, und</p> <p>B) Der auf einem Pilotensitz sitzende Fluggast mit den entsprechenden Einschränkungen und Sicherheitsverfahren vertraut gemacht wurde.</p>	AMC1 CAT.GEN.135 Buchstabe a Nummer 3	Keine Änderung
<p>2) JAR-OPS 3.135 Zusätzliche mitzuführende Unterlagen und Formblätter.</p> <p>i) Für lokalen Flugbetrieb müssen die folgenden Dokumente nicht mitgeführt werden:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 1 – Flugdurchführungsplan:</p> <p>B) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 2 – Technisches Bordbuch (außer wenn für Landungen außerhalb des Heimatflugplatzes erforderlich)</p> <p>C) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 4 – NOTAM/AIS-Dokumentation</p> <p>D) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 5 –</p>	CAT.GEN.MPA.180 Buchstabe b CAT.OP.MPA.175 Buchstabe c AMC1 CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a	für i) geändert Die Vereinfachungen in CAT.GEN.MPA.180 umfassen auch das Lärmzeugnis; die Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle und die Unterlagen über Masse und Schwerpunktage. für ii) keine Änderung.

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>Informationen des Flugwetterdienstes</p> <p>E) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 7 – Benachrichtigung über besondere Fluggäste usw.</p> <p>F) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 8 – Benachrichtigung über besondere Ladung usw.</p> <p>ii) Für nicht-lokalen Flugbetrieb:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 1 – Flugdurchführungsplan. Der Flugplan kann entsprechend der jeweiligen Betriebsart und soweit für die Luftfahrtbehörde annehmbar in vereinfachter Form sein.</p> <p>B) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 7 – Benachrichtigung über besondere Fluggäste. Nicht gefordert.</p>		
<p>3) JAR-OPS 3.140 Am Boden aufzubewahrende Informationen.</p> <p>Informationen brauchen nicht am Boden aufbewahrt zu werden, wenn andere Aufzeichnungsverfahren angewandt werden.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Nicht übertragen</p> <p>Die Intention der Vereinfachung ist unklar und nicht genau genug definiert, um für eine Durchführungsbestimmung infrage zu kommen. Darüber hinaus bestimmt die vorhandene Vorschrift bereits, dass die Informationen aufbewahrt werden müssen, bis ein Duplikat am Aufbewahrungsort hinterlegt wurde.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.165 An- und Vermietung.</p> <p>Nur zutreffend, wenn eine formelle An- und Vermietvereinbarung vorhanden ist.</p> <p>Hinweis: Wenn der Vertrag zur Beförderung der Passagiere an einen anderen Betreiber</p>	ORO.AOC.110	<p>Nicht übertragen</p> <p>Es gilt grundsätzlich, dass für An- und Vermietung eine formelle An- und Vermietvereinbarung erforderlich ist.</p>

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
übertragen wird, an den die Passagiere für die Beförderung bezahlen müssen, wird dies nicht als An- und Vermietung betrachtet.		
5) JAR-OPS 3.215 Inanspruchnahme der Flugverkehrsdienste. Nicht zutreffend, sofern nicht aufgrund von Luftraumerfordernissen notwendig und die bereitgestellten Such- und Rettungsdienste für die Luftfahrtbehörde annehmbar sind.	CAT.OP.MPA.100 Buchstabe b	Keine Änderung
6) JAR-OPS 3.220 Auswahl von geeigneten Hubschrauberflugplätzen durch den Luftfahrtunternehmer. Der Luftfahrtunternehmer hat ein Verfahren festzulegen, um die Kommandanten für das Auswählen von geeigneten Hubschrauberflugplätzen oder Landeplätzen entsprechend dem Hubschraubermuster und der Art des Flugbetriebes zu qualifizieren.	AMC1 CAT.OP.MPA.105 Buchstabe d	Geändert Die Inhalt der EASA OPS-Vorschrift gilt für allen Hubschrauberbetrieb an Betriebsorten, die nicht vorher geprüft wurden, was als Intention dieser Vorschrift zu verstehen ist.
7) JAR-OPS 3.255 Kraftstoff. Die Absätze b bis d müssen nicht angewendet werden, wenn die in JAR-OPS 3.255 Buchstabe a vorgeschriebene Kraftstoffberechnung sicherstellt, dass bei Beendigung des Fluges oder einer Reihe von Flügen der verbleibende Kraftstoff mindestens der Menge entspricht, die für 30 Minuten Flugzeit mit normaler Reisefluggeschwindigkeit ausreicht (diese Flugzeit darf auf 20 Minuten reduziert werden,	CAT.OP.MPA.151 Buchstabe b	Keine Änderung

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
wenn in einem Gebiet geflogen wird, in dem jederzeit eine sichere Landung möglich ist). Die Kraftstoffendreserve muss im Betriebshandbuch festgelegt sein, damit JAR-OPS 3.375 Buchstabe c erfüllt werden kann.		
8) JAR-OPS 3.280 Belegung der Fluggastsitze Es müssen keine Verfahren festgelegt werden. Hinweis: Der Intention dieses Absatzes wird das normale Urteil des Piloten gerecht. JAR-OPS 3.260 findet Anwendung, und es wird davon ausgegangen, dass damit der Notwendigkeit von Verfahren Rechnung getragen wird.	CAT.OP.MPA.165	Nicht transponiert Es ist offensichtlich, dass für Flugbetrieb mit technisch nicht komplizierten Hubschraubern für die Festlegung von Verfahren ein verhältnismäßiger und pragmatischer Ansatz gewählt werden sollte. Es scheint keine Notwendigkeit einer Vereinfachung zu bestehen.
9) JAR-OPS 3.285 Unterweisung der Fluggäste i) Buchstabe a Nummer 1. Wenn es der Sicherheit nicht entgegensteht, sind die Fluggäste mündlich in Sicherheitsbelangen, die ganz oder teilweise audiovisuell dargestellt werden dürfen, zu unterweisen. Der Einsatz tragbarer elektronischer Geräte bedarf der vorherigen Zustimmung.	CAT.OP.MPA.170 Hinzufügung zu AMC2 CAT.OP.MPA.170 vorgeschlagen FLUGBETRIEB MIT NUR EINEM PILOTEN UND OHNE FLUGBEGLEITER Bei Flugbetrieb mit nur einem Piloten und ohne Flugbegleiter führt der Kommandant eine Sicherheitseinweisung für Fluggäste durch, jedoch nicht während kritischer Flugphasen. CAT.GEN.MPA.140	Geändert Dieses AMC dient der Umsetzung der Intention der Vorschrift. Die Intention dieser Vereinfachung ist unklar. CAT.GEN.MPA.140 beinhaltet bereits, dass der Einsatz tragbarer elektronischer Geräte vom Betreiber genehmigt werden muss.
10) JAR-OPS 3.290 Flugvorbereitung.	CAT.OP.MPA.175 Buchstabe c	Keine Änderung

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>i) Für lokalen Flugbetrieb: A) JAR-OPS 3.290 Buchstabe a. Ein Flugdurchführungsplan ist nicht gefordert.</p> <p>ii) Für nicht-lokalen Flugbetrieb: A) JAR-OPS 3.290 Buchstabe a. Ein Flugdurchführungsplan kann in vereinfachter Form entsprechend der jeweiligen Betriebsart vorbereitet werden.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a</p>	
<p>11) JAR-OPS 3.375 Kraftstoffmanagement während des Fluges. Anlage 1 zu JAR-OPS 3.375 Anhang 1 zu JAR-OPS 3.375 braucht nicht angewendet zu werden (siehe Buchstabe d Nummer 14 unten).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>12) JAR-OPS 3.385 Gebrauch von Zusatzsauerstoff Mit vorheriger Zustimmung der Luftfahrtbehörde sind kurzzeitige Abweichungen auf Druckhöhen zwischen 10 000 ft und 16 000 ft ohne den Gebrauch von Zusatzsauerstoff in Übereinstimmung mit den Verfahren im Betriebshandbuch zulässig. (In solchen Fällen muss der Betreiber sicherstellen, dass die Fluggäste vor dem Abflug informiert wurden, dass es keinen Zusatzsauerstoff gibt).</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>Nicht übertragen Es wurde nicht als unbedenklich betrachtet, eine offene Ausnahmeregelung bezüglich des Gebrauchs von Sauerstoff zu erteilen, und für Hubschrauber steht dies auch nicht gemäß im Einklang mit ICAO Anhang 6. Ein Ausnahmeregelung wird unter strikten Auflagen und mit vorheriger Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde nur für Teil-SPO erteilt.</p>
<p>13) Anhang 1 zu JAR-OPS 3.270 Verstauen von Gepäck und Fracht. Entsprechend der Art des Betriebes und des</p>	<p>ACM1 CAT.OP.MPA.160</p>	<p>Nicht übertragen Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass ein für die Art des Luftverkehrs und Hubschraubers</p>

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
Hubschraubermusters.		geeignetes Verfahren erstellt werden muss.
14) Anlage 1 zu JAR-OPS 3.375 Kraftstoffmanagement während des Fluges Entfällt.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Keine Änderung Das AMC, mit dem der Anhang übertragen wird, gilt nicht für den Kleinhubschrauberbetrieb oder lokalen Hubschrauberbetrieb.
15) JAR-OPS 3.630 Allgemeines Instrumente und Ausrüstung. Alternative Ausrüstungen, die nicht die gültigen JTSO-Richtlinien, jedoch die Sicherheitsstandards der Originalausrüstung erfüllen, können von der Luftfahrtbehörde akzeptiert werden.		Nicht übertragen Außerhalb des Geltungsbereichs. Genehmigungsvoraussetzungen oder Einhaltung der ETSOs fallen unter Vo. (EG) Nr. 1702/2003. Zulässige Vereinfachungen müssen dort geregelt sein.
16) JAR-OPS 3.775 Zusatzsauerstoff – Hubschrauber ohne Druckkabine Mit vorheriger Zustimmung der Luftfahrtbehörde sind kurzzeitige Abweichungen auf Druckhöhen zwischen 10 000 ft und 16 000 ft ohne Zusatzsauerstoff in Übereinstimmung mit im Betriebshandbuch enthaltenen Verfahren zulässig.	CAT.IDE.H.240	Nicht übertragen Es wurde nicht als unbedenklich betrachtet, eine offene Ausnahmeregelung bezüglich des Gebrauchs von Sauerstoff zu erteilen, und für Hubschrauber steht dies auch nicht im Einklang mit ICAO Anhang 6. Eine Ausnahmeregelung wird unter strikten Auflagen und mit vorheriger Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde nur für Teil-SPO erteilt.
17) Anhang 1 zu JAR-OPS 3.775 Zusatzsauerstoff für Hubschrauber ohne Druckkabine Entfällt in Übereinstimmung mit den obigen Absätzen 12 und 16.	CAT.IDE.H.240	Nicht übertragen Es wurde nicht als unbedenklich betrachtet, eine offene Ausnahmeregelung bezüglich des Gebrauchs von Sauerstoff zu erteilen, und für Hubschrauber steht dies auch nicht im Einklang mit ICAO Anhang 6. Eine Ausnahmeregelung wird

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
		unter strikten Auflagen mit vorheriger Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde nur für Teil-SPO erteilt.
<p>18) JAR-OPS 3.955 Buchstabe b Ernennung zum Kommandanten</p> <p>Die Luftfahrtbehörde kann entsprechend dem jeweils durchzuführenden Flugbetrieb einen verkürzten Kommandanten-Schulungskursus akzeptieren.</p>		<p>Nicht übertragen</p> <p>Bedingungen für einen solchen verkürzten Lehrgang sind nicht vorhanden</p>
<p>[19] JAR-OPS 3.970 Buchstabe a Fortlaufende Flugerfahrung</p> <p>Mit vorheriger Zustimmung der Behörde kann die fortlaufende Flugerfahrung innerhalb der letzten 90 Tage alternativ zu der Forderung der JAR-OPS 3.970 Buchstabe a dadurch nachgewiesen werden, dass ein Pilot innerhalb der vorhergehenden 90 Tage 3 Starts, 3 Platzrunden und 3 Landungen auf einem Hubschrauber derselben Gruppe absolviert hat. Die Qualifikation für das einzusetzende Hubschraubermuster hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung ist davon abhängig, dass</p> <p>i) die Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung (TRPC) auf dem jeweiligen Muster gültig ist, und</p> <p>ii) innerhalb der letzten 6 Monate 2 Flugstunden auf dem Muster oder der Baureihe absolviert</p>		FCL.060

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>wurden, und</p> <p>iii) eine Befähigungsüberprüfung durch den Luftfahrtunternehmer (OPC) auf einem der Hubschrauber in der bezeichneten Gruppe gültig ist, und</p> <p>iv) eine strenge Rotation der OPC's für alle in der bezeichneten Gruppe geflogenen Hubschrauber eingehalten wird, und</p> <p>v) die Zusammenstellung der bezeichneten Gruppen und des Verfahrens zur Validierung von TRPC's, OPC's und der fortlaufenden Flugerfahrung in dem Betriebshandbuch enthalten ist.]</p>		
<p>[20]) Anlage 1 zu JAR-OPS 3.965 Wiederkehrende Schulung und Überprüfung.</p> <p>Ein auf die Art des Betriebes abgestimmter Lehrplan kann von der Behörde akzeptiert werden.</p>		ORO.FC.230 Buchstabe a
<p>21]) JAR-OPS 3.1060 Flugdurchführungsplan.</p> <p>Siehe Buchstabe 2 Nummer i Buchstabe A und Buchstabe 2 Ziffer ii Buchstabe A oben.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 Buchstabe c</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a</p>	Keine Änderung
<p>[22]) JAR-OPS 3.1235 Luftsicherheitsvorschriften.</p> <p>Nur anwendbar bei Betrieb in Staaten, in denen das nationale Luftsicherheitsprogramm für den Betrieb nach diesem Anhang gültig ist.</p>		<p>Nicht übertragen</p> <p>Innerhalb des Geltungsbereichs von Verordnung (EG) Nr. 300/2008.</p>

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe f – Kleinhubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>[23]) JAR-OPS 3.1240 Schulungsprogramme. Schulungsprogramme müssen der Art des durchgeführten Betriebes entsprechend angepasst werden. Ein geeignetes Programm zur Schulung im Selbststudium kann den behördlichen Anforderungen genügen.</p>		<p>Nicht übertragen Innerhalb des Geltungsbereichs von Verordnung (EG) Nr. 300/2008.</p>
<p>[24]) JAR-OPS 3.1250 Prüfliste zur Durchsichtung von Hubschraubern. Eine Prüfliste ist nicht vorgeschrieben.</p>		<p>Nicht übertragen Innerhalb des Geltungsbereichs von Verordnung (EG) Nr. 300/2008.</p>

Anhang 1 zu 3.005 Buchstabe g – Lokaler Hubschrauberbetrieb, VFR am Tage

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe g – Lokaler Hubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>a) Genehmigung. Wenn der Luftfahrtunternehmer eine Durchführung des Betriebs gemäß dieser Anlage beabsichtigt, muss er die vorherige Genehmigung der das AOC ausstellenden Behörde einholen. In dieser Genehmigung wird Folgendes angegeben:</p> <p>1) der Hubschraubertyp</p> <p>2) Art des Luftverkehrs</p> <p>3) Die geografischen Beschränkungen des lokalen Flugbetriebs im Zusammenhang mit dieser Anlage (siehe ACJ zu Anlage 1 zu JAR-OPS 3.005 Buchstabe g Absatz a Nummer 3.)</p>	ORO.AOC	<p>Nicht übertragen</p> <p>Diese Vorschrift braucht nicht ausdrücklich übertragen zu werden. Der Betrieb ist ohnehin Teil des AOC und in den Aufsichtszuständigkeiten der Luftfahrtbehörde eingeschlossen.</p>
<p>b) Verbote. Folgendes ist verboten:</p>		
<p>1) JAR-OPS 3.065. Beförderung von Kriegswaffen und Kampfmitteln.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Nicht übertragen</p> <p>Diese Vereinfachung wird als nicht relevant betrachtet. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass Kriegswaffen und Kampfmittel in einer gewerblichen Umgebung während lokalem Hubschrauberbetrieb befördert werden.</p>
<p>2) JAR-OPS 3.265. Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Nicht übertragen</p> <p>Nicht relevant. Die Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen mit einem technisch nicht komplizierten Hubschrauber</p>

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe g – Lokaler Hubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
		oder während lokaler Hubschrauberflüge dürfte unwahrscheinlich sein.
3) JAR-OPS 3.305. Betanken oder Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen.	CAT.OP.MPA.195	Nicht übertragen Die aktuelle Vorschrift verbietet bereits das Betanken oder Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen, mit AVGAS und Wide-cut Fuel (Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich) oder einem Gemisch dieser Kraftstoffarten. Die meisten technisch nicht komplizierten Hubschrauber sind bereits von dieser Vorschrift erfasst.
4) JAR-OPS 3.335. Rauchen an Bord.	CAT.OP.MPA.240	Nicht übertragen. Die bestehende Vorschrift verbietet de facto bereits Rauchen und bietet ausreichenden Schutz.
c) Vereinfachung. Für die folgenden Vorschriften gelten Vereinfachungen:		
1) JAR-OPS 3.135 Zusätzliche mitzuführende Unterlagen und Formblätter. i) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 1 – Flugdurchführungsplan. Der Flugplan kann entsprechend der jeweiligen Betriebsart und soweit für die Luftfahrtbehörde annehmbar in vereinfachter Form sein. ii) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 4 – NOTAM/AIS-Dokumentation. Nicht gefordert. iii) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 5 – Informationen des Flugwetterdienstes. Nicht	CAT.GEN.MPA.180 Buchstabe b CAT.OP.MPA.175 Buchstabe c AMC1 CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a	Die Vereinfachungen in CAT.GEN.MPA.180 umfassen auch das Lärmzeugnis; die Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle und die Unterlagen über Masse und Schwerpunktfrage. Vereinfachung für den Flugdurchführungsplan übertragen.

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe g – Lokaler Hubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
<p>gefordert.</p> <p>iv) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 7 – Benachrichtigung über besondere Fluggäste usw. Nicht gefordert.</p> <p>v) JAR-OPS 3.135 Buchstabe a Nummer 8 – Benachrichtigung über besondere Ladung usw. Nicht gefordert.</p>		
<p>2) JAR-OPS 3.140 Am Boden aufzubewahrende Informationen.</p> <p>Informationen brauchen nicht am Boden aufbewahrt zu werden, wenn andere Aufzeichnungsverfahren angewandt werden.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Nicht übertragen</p> <p>Die Intention der Vereinfachung ist unklar und nicht genau genug definiert, um für eine Durchführungsbestimmung infrage zu kommen. Darüber hinaus bestimmt die vorhandene Vorschrift bereits, dass die Informationen aufbewahrt werden müssen, bis ein Duplikat am Aufbewahrungsort hinterlegt wurde.</p>
<p>3) JAR-OPS 3.165 Vermieten und Anmieten (Leasing).</p> <p>Nur zutreffend, wenn eine formelle An- und Vermietvereinbarung vorhanden ist.</p> <p>Hinweis: Wenn der Vertrag zur Beförderung der Passagiere an einen anderen Betreiber übertragen wird, an den die Passagiere für die Beförderung bezahlen müssen, wird dies nicht als An- und Vermietung betrachtet.</p>	ORO.AOC.110	<p>Nicht übertragen</p> <p>Es gilt grundsätzlich, dass für An- und Vermietung eine formelle An- und Vermietvereinbarung erforderlich ist.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.215 Inanspruchnahme der Flugverkehrsdienste.</p> <p>Nicht zutreffend, sofern nicht aufgrund von Luftraumerfordernissen notwendig und die bereitgestellten Such- und Rettungsdienste für die</p>	CAT.OP.MPA.100 Buchstabe b	Keine Änderung

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe g – Lokaler Hubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
Luftfahrtbehörde annehmbar sind.		
<p>5) JAR-OPS 3.220 Auswahl von geeigneten Hubschrauberlandeplätzen durch den Luftfahrtunternehmer.</p> <p>Der Luftfahrtunternehmer hat ein Verfahren festzulegen, um die Kommandanten für das Auswählen von geeigneten Hubschrauberflugplätzen oder Landeplätzen entsprechend dem Hubschraubermuster und der Art des Flugbetriebes zu qualifizieren.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.105 Buchstabe d</p>	<p>Geändert</p> <p>Der Inhalt der EASA OPS-Vorschrift gilt für jeden Hubschrauberbetrieb an Betriebsorten, die nicht vorher geprüft wurden, was als Intention dieser Vorschrift zu verstehen ist.</p>
<p>6) OPS 3.255 Kraftstoff.</p> <p>Buchstaben b bis d sind nicht zutreffend, wenn die in JAR-OPS 3.255 Buchstabe a vorgeschriebenen Grundsätze für die Kraftstoffermittlung gewährleisten, dass nach Beendigung des Fluges oder einer Reihe von Flügen, die Endreserve ausreichend ist für 30 Minuten bei normaler Reisefluggeschwindigkeit (dies kann auf 20 Minuten verkürzt werden bei Betrieb innerhalb eines Bereichs mit kontinuierlichen und geeigneten vorsorglichen Landeplätzen). Endreserve muss im Betriebshandbuch festgelegt sein, um JAR-OPS 3.375 Buchstabe c zu erfüllen.</p>	<p>CAT.OP.MPA.151 Buchstabe b</p>	Keine Änderung
<p>7) JAR-OPS 3.290 Buchstabe a.</p> <p>Siehe Buchstabe C Nummer 1 Ziffer i oben.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a</p>	Keine Änderung
<p>8) JAR-OPS 3.375 Kraftstoffmanagement während des Fluges.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1</p>	Keine Änderung

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe g – Lokaler Hubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
Anlage 1 zu JAR-OPS 3.375 braucht nicht angewandt zu werden (siehe Buchstabe c Nummer 10 unten).	CAT.OP.MPA.281	
9) JAR-OPS 3.385 Gebrauch von Zusatzsauerstoff. Mit vorheriger Genehmigung der Behörde sind kurzzeitige Eintritte in Höhen zwischen 13 000 ft und 16 000 ft ohne Gebrauch von Zusatzsauerstoff gemäß Verfahren aus dem Betriebshandbuch erlaubt. (In solchen Fällen muss der Betreiber sicherstellen, dass die Fluggäste vor dem Abflug darüber informiert werden, dass kein Zusatzsauerstoff vorhanden ist.)	CAT.OP.MPA.285	Nicht übertragen. Es wurde nicht als unbedenklich betrachtet, eine offene Ausnahmeregelung bezüglich des Gebrauchs von Sauerstoff zu erteilen, und für Hubschrauber steht dies auch nicht gemäß im Einklang mit ICAO Anhang 6. Ein Ausnahmeregelung wird unter strikten Auflagen und mit vorheriger Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde nur für Teil-SPO erteilt.
10) Anlage 1 zu JAR-OPS 3.375 Kraftstoffmanagement während des Fluges. Entfällt.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Keine Änderung Das AMC, das die Anlage überträgt, gilt nicht für den Betrieb von Kleinhubschraubern oder lokalen Hubschrauberbetrieb.
11) JAR-OPS 3.630 Allgemeines Instrumente und Ausrüstung. Eine alternative Ausrüstung, die die aktuellen JTSO-Normen nicht erfüllt, dafür aber die Sicherheitsnorm der Originalausstattung, kann für die Luftfahrtbehörde annehmbar sein.		Nicht übertragen Außerhalb des Geltungsbereichs. Genehmigungsvoraussetzungen oder Einhaltung der ETSOs fallen unter Verordnung (EG) Nr. 1702/2003. Zulässige Vereinfachungen müssen dort geregelt sein.
12) JAR-OPS 3.775 Zusatzsauerstoff – Hubschrauber ohne Druckkabine. Mit vorheriger Zustimmung der Luftfahrtbehörde sind kurzzeitige Abweichungen auf Druckhöhen zwischen 10 000 ft und 16 000 ft ohne Zusatzsauerstoff in Übereinstimmung mit im Betriebshandbuch enthaltenen Verfahren zulässig.	CAT.IDE.H.240	Nicht übertragen Es wurde nicht als unbedenklich betrachtet, eine offene Ausnahmeregelung bezüglich des Gebrauchs von Sauerstoff zu erteilen, und für Hubschrauber steht dies auch nicht gemäß im Einklang mit ICAO Anhang 6. Ein Ausnahmeregelung wird unter strikten Auflagen und mit vorheriger Genehmigung der zuständigen

Anlage 1 zu OPS 3.005 Buchstabe g – Lokaler Hubschrauberbetrieb, VFR am Tage	EASA-OPS-Bezeichnung	Unterschied
		Aufsichtsbehörde nur für Teil-SPO erteilt.
13) Anhang 1 zu JAR-OPS 3.775 Zusatzsauerstoff für Hubschrauber ohne Druckkabine. Entfällt in Übereinstimmung mit den obigen Absätzen 9 und 12.	CAT.IDE.H.240	Nicht übertragen Es wurde nicht als unbedenklich betrachtet, eine offene Ausnahmeregelung bezüglich des Gebrauchs von Sauerstoff zu erteilen, und für Hubschrauber steht dies auch nicht gemäß im Einklang mit ICAO Anhang 6. Ein Ausnahmeregelung wird unter strikten Auflagen und mit vorheriger Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde nur für Teil-SPO erteilt.
14) JAR-OPS 3.1060 Flugdurchführungsplan. Siehe Buchstabe C Nummer 1 Ziffer i oben.	CAT.OP.MPA.175 Buchstabe c AMC1 CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a	Keine Änderung
15) JAR-OPS 3.1235 Luftsicherheitsvorschriften. Nur zutreffend in Staaten, in denen das nationale Sicherheitsprogramm für den Flugbetrieb gemäß dieser Anlage gilt.		Nicht übertragen Innerhalb des Geltungsbereichs von Verordnung (EG) Nr. 300/2008.

Anhang 2: Liste der Vereinfachungen und Vorschriften, die nicht für gewerblichen Luftverkehr von A nach A gelten

Teil-CAT

	Vorschriften-bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
	CAT.GEN.MPA.115	Anderes Personal oder andere Besatzungsmitglieder als Flugbegleiter im Fluggastraum	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Anderes Personal oder andere Besatzungsmitglieder als Flugbegleiter im Fluggastraum MASSNAHMEN, UM UNKLARHEITEN BEI FLUGGÄSTEN ZU VERMEIDEN	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Anderes Personal oder andere Besatzungsmitglieder als Flugbegleiter im Fluggastraum BESATZUNGSMITGLIEDER AUF POSITIONIERUNGSFLÜGEN	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
	CAT.GEN.MPA.180	Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Informationen	Vereinfachungen für Flüge von A nach A mit technisch nicht komplizierten Luftfahrzeugen und für lokalen Flugbetrieb
	CAT.GEN.MPA.195	Aufbewahrung, Vorlage und Verwendung von Aufzeichnungen der Flugschreiber	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Aufbewahrung, Vorlage und Verwendung von Aufzeichnungen der Flugschreiber FUNKTIONSPRÜFUNGEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.GEN.MPA.195 Buchstabe a	Aufbewahrung, Vorlage und Verwendung von Aufzeichnungen der Flugschreiber ENTFERNUNG DER FLUGSCHREIBER NACH EINEM MELDEPFLICHTIGEN VORKOMMNIS	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.GEN.MPA.195 Buchstabe b	Aufbewahrung, Vorlage und Verwendung von Aufzeichnungen der Flugschreiber ÜBERPRÜFUNG DER AUFZEICHNUNGEN DES FLUGDATENSCHREIBERS	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.OP.MPA.100	Inanspruchnahme der	Vereinfachungen für technisch nicht komplizierte

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
	Buchstabe b	Flugverkehrsdienste	Luftfahrzeuge nach VFR am Tage und für den lokalen Hubschrauberbetrieb.
	CAT.OP.MPA.105	Benutzung von Flugplätzen und Betriebsorten	Vereinfachungen für technisch nicht komplizierte Flugzeuge
	CAT.OP.MPA.110 Buchstabe b	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen ONSHORE ABFLUGVERFAHREN AM FLUGPLATZ – HUBSCHRAUBER	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEME – ICAO, FAA	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen SBAS-FLUGBETRIEB	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen START – FLUGZEUGE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen START – HUBSCHRAUBER	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen NPA-, APV-, CAT I-FLUGBETRIEB	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen KRITERIEN FÜR DIE FESTLEGUNG DER RVR/CMV	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen BESTIMMUNG VON RVR/CMV/VIS- MINDESTSICHTWEITEN FÜR NPA-, APV-, CAT I-FLUGBETRIEB – FLUGZEUGE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen BESTIMMUNG VON RVR/CMV/VIS- MINDESTSICHTWEITEN FÜR NPA-, APV-, CAT I-FLUGBETRIEB – HUBSCHRAUBER	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		PLATZRUNDENANFLUG – FLUGZEUGE	A nach A – IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen PLATZRUNDENANFLUG AN LAND - HUBSCHRAUBER	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen UMRECHNUNG DER GEMELDETEN METEOROLOGISCHEN SICHT IN DIE PISTENSICHTWEITE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen AUSWIRKUNG VON VORÜBERGEHEND AUSGEFALLENER ODER HERABGESTUFTER BODENANLAGEN AUF DIE LANDEMINDESTBEDINGUNGEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen VFR-FLUGBETRIEB MIT ANDEREN ALS TECHNISCH KOMPLIZIERTEN MOTORGETRIEBENEN LUFTFAHRZEUGEN	Vereinfachungen für technisch nicht komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.OP.MPA.115	Beim Endanflug zu verwendende Flugtechnik – Flugzeuge	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Beim Endanflug zu verwendende Flugtechnik – Flugzeuge LANDEANFLUG MIT KONTINUIERLICHER SINKRATE (CDFA)	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Beim Endanflug zu verwendende Flugtechnik – Flugzeuge NPA-BETRIEB OHNE ANWENDUNG DER CDFA-TECHNIK	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Beim Endanflug zu verwendende Flugtechnik – Flugzeuge BETRIEBLICHE VERFAHREN UND ANWEISUNGEN UND AUSBILDUNG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Beim Endanflug zu verwendende Flugtechnik – Flugzeuge LANDEANFLUG MIT KONTINUIERLICHER SINKRATE (CDFA)	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.120	Bordradar-Landeanflüge (Airborne Radar Approaches, ARAs) für Betrieb über Wasser – Hubschrauber	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Bordradar-Landeanflüge (Airborne Radar Approaches, ARAs) für Betrieb über Wasser – Hubschrauber ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Bordradar-Landeanflüge (Airborne Radar Approaches, ARAs) für Betrieb über Wasser – Hubschrauber ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.125	Instrumentenabflug- und Instrumentenanflugverfahren	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Lärminderungsverfahren – Flugzeuge NDAP-AUSLEGUNG	Nicht zutreffend für technisch nicht komplizierte Flugzeuge nach VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Lärminderungsverfahren – Flugzeuge TERMINOLOGIE ALLGEMEINES BEISPIEL	Nicht zutreffend für technisch nicht komplizierte Flugzeuge nach VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Lärminderungsverfahren – Flugzeuge	Nicht zutreffend für technisch nicht komplizierte Flugzeuge nach VFR.
	CAT.OP.MPA.135 Buchstabe c	Flugstrecken und -gebiete – Allgemeines	Vereinfachungen für technisch nicht komplizierte Luftfahrzeuge, A nach A, nach VFR am Tage.
	CAT.OP.MPA.140	Größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS-Genehmigung	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Betrieb technisch komplizierter Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.OP.MPA.140 Buchstabe c	Größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS-Genehmigung BETRIEBLICHE KRITERIEN FÜR KLEINE ZWEIMOTORIGE FLUGZEUGE OHNE ETOPS-FÄHIGKEIT	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Betrieb technisch komplizierter Luftfahrzeuge
GM1	CAT.OP.MPA.140 Buchstabe c	Größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS-Genehmigung REISEFLUGGESCHWINDIGKEIT NACH AUSFALL EINES TRIEBWERKS (OEI)	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Betrieb technisch komplizierter Luftfahrzeuge

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
	CAT.OP.MPA.150	Kraftstoff	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
AMC1	CAT.OP.MPA.150 Buchstabe b	Kraftstoff PLANUNGSKRITERIEN – FLUGZEUGE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
AMC2	CAT.OP.MPA.150 Buchstabe b	Kraftstoff LAGE DES KRAFTSTOFF- STRECKENAUSWEICHFLUGPLATZES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
AMC3	CAT.OP.MPA.150 Buchstabe b	Kraftstoff PLANUNGSKRITERIEN – HUBSCHRAUBER	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
GM1	CAT.OP.MPA.150 Buchstabe b	Grundsätze für die Kraftstoffermittlung STATISTISCHES VERFAHREN FÜR KRAFTSTOFF FÜR UNVORHERGESEHENEN MEHRVERBRAUCH – FLUGZEUGE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
GM1	CAT.OP.MPA.150 Buchstabe c Nummer 3 Ziffer i	Grundsätze für die Kraftstoffermittlung KRAFTSTOFF FÜR UNVORHERGESEHENEN MEHRVERBRAUCH	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
GM1	CAT.OP.MPA.150 Buchstabe c Nummer 3 Ziffer ii	Grundsätze für die Kraftstoffermittlung BESTIMMUNGS-AUSWEICHFLUGPLATZ	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A
	CAT.OP.MPA.151 Buchstabe a	Kraftstoff – Vereinfachungen	Vereinfachungen für den Betrieb mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B
	CAT.OP.MPA.151 Buchstabe b	Kraftstoff – Vereinfachungen	Vereinfachungen für technisch nicht komplizierte Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger nach VFR am Tage
	CAT.OP.MPA.151 Buchstabe c	Kraftstoff – Vereinfachungen	Vereinfachungen für technisch nicht komplizierte Hubschrauber und für den lokalen Hubschrauberbetrieb
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Unterweisung der Fluggäste FLUGBETRIEB MIT NUR EINEM PILOTEN UND OHNE FLUGBEGLEITER UNTERWEISUNG DER FLUGGÄSTE	Vereinfachung für den Flugbetrieb mit nur einem Piloten und ohne Flugbegleiter

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
	CAT.OP.MPA.175	Flugdurchführungsplan	Vereinfachung für technisch nicht komplizierte Flugzeuge A nach A nach VFR; lokaler technisch nicht komplizierter Hubschrauberbetrieb nach VFR am Tage.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a	Flugdurchführungsplan FLUGDURCHFÜHRUNGSPLAN – TECHNISCH KOMPLIZIERTE MOTORGETRIEBENE LUFTFAHRZEUGE	Nicht zutreffend für technisch nicht komplizierte Luftfahrzeuge.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 Buchstabe a	Flugdurchführungsplan FLUGDURCHFÜHRUNGSPLAN – ANDERE ALS TECHNISCH KOMPLIZIERTE MOTORGETRIEBENE LUFTFAHRZEUGE UND LOKALER FLUGBETRIEB	Nicht zutreffend für technisch nicht komplizierte Flugzeuge A nach A nach VFR; lokaler technisch nicht komplizierter Hubschrauberbetrieb nach VFR am Tage; Vereinfachungen für technisch nicht komplizierte Luftfahrzeuge außer A nach A nach VFR und lokaler Flugbetrieb mit anderen als technisch nicht komplizierten Hubschraubern nach VFR am Tage.
GM1	CAT.OP.MPA.175 Buchstabe b Nummer 5	Flugdurchführungsplan UMRECHNUNGSTABELLEN	Nicht zutreffend für technisch nicht komplizierte Flugzeuge A nach A nach VFR; lokaler technisch nicht komplizierter Hubschrauberbetrieb nach VFR am Tage.
	CAT.OP.MPA.180	Auswahl von Flugplätzen – Flugzeuge	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.181	Auswahl von Flugplätzen und Betriebsarten – Hubschrauber	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Auswahl von Flugplätzen und Betriebsarten – Hubschrauber LANDUNGSPROGNOSE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Auswahl von Flugplätzen und Betriebsarten – Hubschrauber	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		Offshore-Ausweichflugplätze	A nach A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Auswahl von Flugplätzen und Betriebsorten – Hubschrauber LANDUNGSPROGNOSE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 Buchstabe b Nummer 1	Auswahl von Flugplätzen und Betriebsorten – Hubschrauber FLUGPLATZ AN DER KÜSTE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 Buchstabe d	Auswahl von Flugplätzen und Betriebsorten – Hubschrauber Offshore-Ausweichflugplätze	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.185	Planungsmindestbedingungen für IFR- Flüge – Flugzeuge	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Planungsmindestbedingungen für IFR – Flugzeuge PLANUNGSMINDESTBEDINGUNGEN FÜR BESTIMMUNGS AUSWEICHFLUGPLÄTZE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Planungsmindestbedingungen für IFR – Flugzeuge WETTERVORHERSAGEN FÜR FLUGPLÄTZE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.186	Planungsmindestbedingungen für IFR- Flüge – Hubschrauber	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Planungsmindestbedingungen für IFR – Flugzeuge PLANUNGSMINDESTBEDINGUNGEN FÜR BESTIMMUNGS AUSWEICHFLUGPLÄTZE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.210	Besatzungsmitglieder auf ihren Plätzen	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – in einer Umgebung mit mehreren Besatzungsmitgliedern/Flugbetrieb mit Flugbegleitern
AMC1	CAT.OP.MPA.210 Buchstabe b	Besatzungsmitglieder auf ihren Plätzen SITZPOSITIONEN FÜR FLUGBEGLEITER	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – mit Flugbegleitern
	CAT.OP.MPA.220	Hilfseinrichtungen für die Noträumung	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
			komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.OP.MPA.245	Wetterbedingungen – alle Luftfahrzeuge	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.246	Wetterbedingungen – Flugzeuge	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.255	Eis und andere Ablagerungen – Verfahren für den Flug	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flüge unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Eis und andere Ablagerungen – Verfahren für den Flug FLÜGE UNTER ERWARTETEN ODER TATSÄCHLICHEN VEREISUNGSBEDINGUNGEN – FLUGZEUGE	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flüge unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Eis und andere Ablagerungen – Verfahren für den Flug FLÜGE UNTER ERWARTETEN ODER TATSÄCHLICHEN VEREISUNGSBEDINGUNGEN – HUBSCHRAUBER	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flüge unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Kraftstoffmanagement – Hubschrauber TECHNISCH KOMPLIZIERTE MOTORGETRIEBENE HUBSCHRAUBER, MIT AUSNAHME VON LOKALEM HUBSCHRAUBERBETRIEB	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/anderer als lokaler Hubschrauberbetrieb
GM1	CAT.OP.MPA.290	Bodenannäherung SCHULUNGSPROGRAMME FÜR FLUGBESATZUNG FÜR GELÄNDEWARNSYSTEM (TAWS)	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.OP.MPA.295	Einsatz einer bordseitigen Kollisionsschutzanlage (ACAS) ACAS-SCHULUNGSPROGRAMME FÜR DIE FLUGBESATZUNG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.OP.MPA.295	Einsatz einer bordseitigen Kollisionsschutzanlage (ACAS) ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
			komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.OP.MPA.295	Einsatz einer bordseitigen Kollisionsschutzanlage (ACAS)	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.OP.MPA.305	Beginn und Fortsetzung des Anflugs	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305 Buchstabe e	Beginn und Fortsetzung des Anflugs SICHTMERKMALE FÜR INSTRUMENTENANFLUG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.OP.MPA.310	Betriebsverfahren – Flughöhe über der Schwelle – Flugzeuge	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Allgemeines Flugleistungsdaten für nasse und verschmutzte Pisten	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.200	Allgemeines	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.205	Start PISTENLÄNGENVERLUST DURCH AUSRICHTUNG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.POL.A.205	Start ZUSTAND DER LANDEBAHNFLÄCHE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.205	Start	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.210	Hindernisfreiheit beim Start HINDERNISFREIHEIT BEIM START	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC2	CAT.POL.A.210	Hindernisfreiheit beim Start	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		EINFLUSS DER QUERNEIGUNG	A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC3	CAT.POL.A.210	Hindernisfreiheit beim Start GEFORDERTE NAVIGATIONSGENAUIGKEIT	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.POL.A.210	Hindernisfreiheit beim Start VERFAHREN FÜR UNVORHERGESEHENE FÄLLE FÜR HINDERNISFREIHEIT	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.210	Hindernisfreiheit beim Start	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.215	Reiseflug – Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks (One-Engine-Inoperative, OEI) STRECKENANALYSE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.215	Reiseflug – Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks (One-Engine-Inoperative, OEI)	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.220	Reiseflug – Berücksichtigung des Ausfalls von zwei Triebwerken bei Flugzeugen mit mehr als zwei Triebwerken	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC2	CAT.POL.A.225	Landung – Bestimmungs- und Ausweichflugplätze FEHLANFLUG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.225	Landung – Bestimmungs- und Ausweichflugplätze	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.225	Landung – Bestimmungs- und Ausweichflugplätze HÖHENMESSUNG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.POL.A.225	Landung – Bestimmungs- und Ausweichflugplätze	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		FEHLANFLUGGRADIENT	komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.230	Landung – Bestimmungs- und Ausweichflugplätze ANWENDUNG VON FAKTOREN AUF AUTOMATISCHE LEISTUNGSDATEN FÜR LANDESTRECKE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.230	Landung – trockene Pisten	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.POL.A.230	Landung – trockene Pisten LANDEMASSE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.235	Landung – nasse und verschmutzte Pisten	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.240	Genehmigung des Betriebs mit größeren Querneigungen	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.245	Genehmigung von Steilanflugverfahren	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.250	Genehmigung von Kurzlandeverfahren	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.310	Hindernisfreiheit beim Start – mehrmotorige Flugzeuge STARTFLUGBAHN – KURSFÜHRUNG NACH SICHTMERKMALEN	Vereinfachung für Flugzeuge der Flugleistungsklasse B, VFR am Tage
	CAT.POL.A.310 Buchstabe e	Hindernisfreiheit beim Start – mehrmotorige Flugzeuge	Vereinfachung für Flugzeuge der Flugleistungsklasse B, VFR am Tage
	CAT.POL.A.345	Genehmigung von Steilanflugverfahren	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/Höhe über der

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
			Pistenschwelle 35 ft oder mehr
	CAT.POL.A.400	Start	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.POL.A.400	Start ZUSTAND DER LANDEBAHNFLÄCHE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.400	Start PISTENLÄNGENVERLUST DURCH AUSRICHTUNG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC2	CAT.POL.A.400	Start NEIGUNG VON PISTEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.405	Hindernisfreiheit beim Start	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.405	Hindernisfreiheit beim Start EINFLUSS DER QUERNEIGUNG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC2	CAT.POL.A.405	Hindernisfreiheit beim Start GEFORDERTE NAVIGATIONSGENAUIGKEIT	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.410	Reiseflug – ohne Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.415	Reiseflug – mit einem ausgefallenen Triebwerk	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.415	Reiseflug – mit einem ausgefallenen Triebwerk STRECKENANALYSE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
			komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.420	Reiseflug – Berücksichtigung des Ausfalls von zwei Triebwerken bei Flugzeugen mit mehr als zwei Triebwerken	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.425	Landung – Bestimmungs- und Ausweichflugplätze	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.425	Landung – Bestimmungs- und Ausweichflugplätze HÖHENMESSUNG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.430	Landung – trockene Pisten	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.POL.A.430	Landung – trockene Pisten KORREKTURFAKTOREN FÜR LANDESTRECKE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC2	CAT.POL.A.430	Landung – trockene Pisten NEIGUNG VON PISTEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.POL.A.430	Landung – trockene Pisten LANDEMASSE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.A.435	Landung – nasse und verschmutzte Pisten	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.POL.H.110	Berücksichtigung von Hindernissen	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.POL.H.210	Startflugbahn	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
	CAT.POL.MAB.105	Daten und Unterlagen für Masse und Schwerpunktlage	Vereinfachungen für den Betrieb mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B und Hubschrauber bezüglich der Schwerpunktlage in den Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage.
	CAT.IDE.A.120	Ausrüstung zur Reinigung der Windschutzscheibe	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Vorschrift für technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.120	Ausrüstung zur Reinigung der Windschutzscheibe – MITTEL ZUR FREIHALTUNG EINES TEILS DES WINDSCHUTZSCHEIBE BEI NIEDERSCHLAG	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Vorschrift für technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.130	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR; teilweise Vereinfachung für technisch nicht komplizierte Luftfahrzeuge.
AMC1	CAT.IDE.A.130 Buchstabe a Nummer 5	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung SCHEINLOTANZEIGER	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 Buchstabe b	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung HÖHENMESSER – IFR-FLUGBETRIEB ODER FLUGBETRIEB BEI NACHT	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 Buchstabe e	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung EINRICHTUNG ZUR ANZEIGE EINER FEHLFUNKTION DER MITTEL DER FAHRTMESSERANLAGE ZUR VERHINDERUNG EINER FEHLFUNKTION INFOLGE KONDENSATION ODER VEREISUNG	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
	Buchstabe i	zugehörige Ausrüstung RESERVEINSTRUMENT ZUR FLUGLAGEANZEIGE	A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 Buchstabe j	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung KARTENHALTER	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.A.135	Zusätzliche Ausrüstung für Betrieb mit nur einem Piloten nach IFR	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.A.140	Höhenvorwarnsystem	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Geländewarnsystem (TAWS)	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Geländewarnsystem (TAWS) WARNUNG VOR ÜBERMÄSSIGER GLEITWEGABWEICHUNG NACH UNTEN FÜR TAWS KLASSE A	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Bordseitige Kollisionsschutzanlage (ACAS)	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Bord-Wettererfassungsausrüstung	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/MOPSC >9/Flugzeuge mit Druckkabine
AMC1	CAT.IDE.A.160	Bord-Wettererfassungsausrüstung ALLGEMEINES	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/MOPSC >9/Flugzeuge mit Druckkabine
	CAT.IDE.A.165	Zusätzliche Ausrüstung für Betrieb unter	Nicht relevant für gewerblichen

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		Vereisungsbedingungen bei Nacht	Luftverkehr von A nach A – Flüge unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen
	CAT.IDE.A.170	GegensprechAnlage für die Flugbesatzung	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Betrieb mit mehreren Piloten
AMC1	CAT.IDE.A.170	GegensprechAnlage für die Flugbesatzung ART DER GEGENSPRECHANLAGE FÜR DIE FLUGBESATZUNG	Nicht relevant für CAT (von A nach A) – Betrieb mit mehreren Piloten
	CAT.IDE.A.175	GegensprechAnlage für die Besatzung	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.175	GegensprechAnlage für die Besatzung BESTIMMUNGEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.180	Kabinen-Lautsprecheranlage	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.180	Kabinen-Lautsprecheranlage TECHNISCHE DATEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.185	TonaufzeichnungsAnlage für das Cockpit	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.185	TonaufzeichnungsAnlage für das Cockpit ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.190	Flugdatenschreiber	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.190	Flugdatenschreiber VERZEICHNIS DER PARAMETER, DIE BEI	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		FLUGZEUGEN, DIE AM ODER NACH DEM 1. JANUAR 2016 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN MÜSSEN	A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC2	CAT.IDE.A.190	Flugdatenschreiber VERZEICHNIS DER PARAMETER, DIE BEI FLUGZEUGEN, DIE AM ODER NACH DEM 1. APRIL 1998 UND VOR DEM 1. JANUAR 2016 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN MÜSSEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC3	CAT.IDE.A.190	Flugdatenschreiber LEISTUNGSDATEN FÜR DIE PARAMETER, DIE BEI FLUGZEUGEN, DIE AM ODER NACH DEM 1. APRIL 1998 UND VOR DEM 1. JANUAR 2016 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN MÜSSEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC4	CAT.IDE.A.190	Flugdatenschreiber VERZEICHNIS DER PARAMETER, DIE BEI FLUGZEUGEN, DIE AM ODER NACH DEM 1. JUNI 1990 UND BIS EINSCHLIESSLICH 31. MÄRZ 1998 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN MÜSSEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC5	CAT.IDE.A.190	Flugdatenschreiber LEISTUNGSDATEN FÜR DIE PARAMETER, DIE BEI FLUGZEUGEN, DIE AM ODER NACH DEM 1. JUNI 1990 UND BIS EINSCHLIESSLICH 31. MÄRZ 1998 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN MÜSSEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC6	CAT.IDE.A.190	Flugdatenschreiber VERZEICHNIS DER PARAMETER, DIE BEI FLUGZEUGEN, DIE VOR DEM 1. JUNI 1990 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		MÜSSEN	
	CAT.IDE.A.195	Datalink-Aufzeichnungen	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.195	Datalink-Aufzeichnungen ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.IDE.A.195	Datalink-Aufzeichnungen ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.200	Kombinierte Aufzeichnungsgeräte	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.200	Kombinierte Aufzeichnungsgeräte ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.210	Anschnallzeichen und „Nicht-Rauchen“- Zeichen	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Fluggäste von den Flugbegleitersitzen aus nicht sichtbar
	CAT.IDE.A.215	Innentüren und Vorhänge	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Großflugzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.215	Innentüren und Vorhänge AUFCHRIFTEN	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Großflugzeuge
	CAT.IDE.A.225	Medizinische Notfallausrüstung	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.225	Medizinische Notfallausrüstung INHALT DER MEDIZINISCHEN NOTFALLAUSRÜSTUNG	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
AMC2	CAT.IDE.A.225	Medizinische Notfallausrüstung MITFÜHREN UNTER SICHERHEITSBEDINGUNGEN	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC3	CAT.IDE.A.225	Medizinische Notfallausrüstung ZUGANG ZUR MEDIZINISCHEN NOTFALLAUSRÜSTUNG	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC4	CAT.IDE.A.225	Medizinische Notfallausrüstung WARTUNG DER MEDIZINISCHEN NOTFALLAUSRÜSTUNG	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.230	Sauerstoff für Erste Hilfe	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flug mit Höhen über 25 000 ft
GM1	CAT.IDE.A.230	Sauerstoff für Erste Hilfe ALLGEMEINES	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flug mit Höhen über 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Zusatzsauerstoff – Flugzeuge mit Druckkabine	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flugzeuge mit Druckkabine;
AMC1	CAT.IDE.A.235	Zusatzsauerstoff – Flugzeuge mit Druckkabine ALLGEMEINES	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flugzeuge mit Druckkabine;
AMC2	CAT.IDE.A.235	Zusatzsauerstoff – Flugzeuge mit Druckkabine SAUERSTOFFANFORDERUNGEN FÜR IM COCKPIT SITZENDE PERSONEN UND FLUGBEGLEITER, DIE ÜBER DIE ERFORDERLICHE MINDESTZAHL VON FLUGBEGLEITERN HINAUS BEFÖRDERT WERDEN	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flugzeuge mit Druckkabine;
GM1	CAT.IDE.A.235	Zusatzsauerstoff – Flugzeuge mit Druckkabine MASKEN EINER SCHNELL AUFSETZBAREN BAUART (QUICK DONNING MASKS)	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flugzeuge mit Druckkabine;
	CAT.IDE.A.245	Atemschutzgerät für die Besatzung	Nicht relevant/zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Luftfahrzeuge mit Druckkabine/technisch

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
			komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.245	Atemschutzgerät für die Besatzung ATEMSCHUTZGERÄTE (PROTECTIVE BREATHING EQUIPMENT, PBE)	Nicht relevant/zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Luftfahrzeuge mit Druckkabine/technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.255	Notaxt und Brechstange	Nicht relevant/zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Luftfahrzeuge mit Druckkabine/technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.255	Notäxte und Brechstangen VERSTAUEN VON NOTÄXTEN UND BRECHSTANGEN	Nicht relevant/zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Luftfahrzeuge mit Druckkabine/technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.265	Einrichtungen für die Noträumung	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Schwelle der Notausgänge mehr als 1,83 m (6 ft) über dem Boden
	CAT.IDE.A.270	Megafone	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafone AUFBEWAHRUNGORT DER MEGAFONE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.A.275	Notbeleuchtung und -kennzeichnung	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Kopfhörer	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Kopfhörer ALLGEMEINES	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
GM1	CAT.IDE.A.325	Kopfhörer ALLGEMEINES	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.A.335	Aufschaltanlage	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden ZWEI UNABHÄNGIGE KOMMUNIKATIONSMITTEL	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden AKZEPTABLE ANZAHL UND ART DER KOMMUNIKATIONS- UND NAVIGATIONSAUSRÜSTUNG	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden AKZEPTABLE ANZAHL UND ART DER KOMMUNIKATIONS- UND NAVIGATIONSAUSRÜSTUNG	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		AUSFALL EINES EINZELGERÄTS	
AMC4	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden FUNKAUSRÜSTUNG AUF BESTIMMTEN MNPS-STRECKEN	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden EINSCHLÄGIGE LUFTRAUMANFORDERUNGEN	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.H.115	Flugzeugbeleuchtung	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Flugzeugbeleuchtung LANDESCHEINWERFER	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.H.130	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 Buchstabe e	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung EINRICHTUNG ZUR ANZEIGE EINER FEHLFUNKTION DER MITTEL DER FAHRTMESSERANLAGE ZUR VERHINDERUNG EINER FEHLFUNKTION INFOLGE KONDENSATION ODER VEREISUNG	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 Buchstabe f Nummer 6	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht – Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung BELEUCHTUNG EINER BEREITSCHAFTSEINRICHTUNG ZUR MESSUNG UND ANZEIGE DER FLUGLAGE	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130	Flugbetrieb nach IFR oder bei Nacht –	Teilweise nicht zutreffend für

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
	Buchstabe i	Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung KARTENHALTER	gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.H.135	Zusätzliche Ausrüstung für Betrieb mit nur einem Piloten nach IFR	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.H.160	Bord-Wettererfassungsausrüstung	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Bord-Wettererfassungsausrüstung ALLGEMEINES	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.H.165	Zusätzliche Ausrüstung für Betrieb unter Vereisungsbedingungen bei Nacht	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Flüge unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen
	CAT.IDE.H.170	GegensprechAnlage für die Flugbesatzung	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Betrieb mit mehreren Piloten
AMC1	CAT.IDE.H.170	GegensprechAnlage für die Flugbesatzung ART DER GEGENSPRECHANLAGE FÜR DIE FLUGBESATZUNG	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Betrieb mit mehreren Piloten
	CAT.IDE.H.175	GegensprechAnlage für die Besatzung	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Beförderung von anderen Besatzungsmitgliedern als Flugbesatzung
AMC1	CAT.IDE.H.175	GegensprechAnlage für die Besatzung TECHNISCHE DATEN	Nicht relevant für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – Beförderung von anderen Besatzungsmitgliedern als Flugbesatzung
	CAT.IDE.H.180	Kabinen-Lautsprecheranlage	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.H.185	TonaufzeichnungsAnlage für das Cockpit	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
			komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.H.185	Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.H.190	Flugdatenschreiber	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.H.190	Flugdatenschreiber VERZEICHNIS DER PARAMETER, DIE BEI HUBSCHRAUBERN MIT EINER MCTOM VON ÜBER 3 175 kg UND DIE AM ODER NACH DEM 1. JANUAR 2016 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN MÜSSEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC2	CAT.IDE.H.190	Flugdatenschreiber VERZEICHNIS DER PARAMETER, DIE BEI HUBSCHRAUBERN MIT EINER MCTOM VON ÜBER 3 175 kg UND DIE AM ODER NACH DEM 1. AUGUST 1999 UND VOR DEM 1. JANUAR 2016 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, UND HUBSCHRAUBER MIT EINER MCTOM VON ÜBER 7 000 kg ODER EINER MPSC VON MEHR ALS NEUN UND DIE VOR ODER NACH DEM 1. JANUAR 1989 UND VOR DEM 1. AUGUST 1999 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN MÜSSEN	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC3	CAT.IDE.H.190	Flugdatenschreiber LEISTUNGSDATEN FÜR DIE PARAMETER, DIE BEI HUBSCHRAUBERN MIT EINER MCTOM VON ÜBER 3 175 kg UND DIE AM ODER NACH DEM 1. AUGUST 1999 UND VOR DEM 1. JANUAR 2016 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, UND HUBSCHRAUBERN MIT EINER MCTOM VON ÜBER 7 000 kg ODER EINER MPSC VON MEHR ALS NEUN UND DIE VOR ODER NACH DEM 1. JANUAR 1989 UND	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
		VOR DEM 1. AUGUST 1999 ERSTMALS EIN LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS ERHALTEN HABEN, AUFGEZEICHNET WERDEN MÜSSEN	
	CAT.IDE.H.195	Datalink-Aufzeichnungen	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.H.195	Datalink-Aufzeichnungen ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
GM1	CAT.IDE.H.195	Datalink-Aufzeichnungen ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.H.200	Kombinierte Aufzeichnungsgeräte für Flugdaten und Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.H.200	Kombinierte Aufzeichnungsgeräte für Flugdaten und Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit ALLGEMEINES	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.H.240	Zusatzsauerstoff – Hubschrauber ohne Druckkabine	Vereinfachungen für technisch nicht komplizierte Hubschrauber ohne Druckkabine.
	CAT.IDE.H.270	Megafone	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafone AUFBEWAHRUNGsort DER MEGAFONE	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge
	CAT.IDE.H.275	Notbeleuchtung und -kennzeichnung	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – technisch komplizierte Luftfahrzeuge

	Vorschriften- bezeichnung	Vorschriftentitel	Erläuterung
	CAT.IDE.H.335	Aufschaltanlage	Nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden ZWEI UNABHÄNGIGE KOMMUNIKATIONSMITTEL	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden AKZEPTABLE ANZAHL UND ART DER KOMMUNIKATIONS- UND NAVIGATIONSAUSRÜSTUNG	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden AUSFALL EINES EINZELGERÄTS	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden EINSCHLÄGIGE LUFTRAUMANFORDERUNGEN	Teilweise nicht zutreffend für gewerblichen Luftverkehr von A nach A – IFR

Anhang 3: Verwendete Akronyme und Abkürzungen

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 Kollisionsschutzanlage 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 (Fluganmeldung)
AFN	ATS Facilities Notification (ATS-Meldung)
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 (annehmbare 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 (Flugverkehrskontrollstelle)
ATO	Approved Training Organisation (zugelassene Ausbildungsorganisation)
ATPL	Airline Transport Pilot Licence (Lizenz für Verkehrspiloten)
ATQP	Alternative Training and Qualification Programme (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 (Fluglotsen-Zugangsparameter)

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 (kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug)
CofA	Certificate of Airworthiness (Zertifizierungsbescheinigung)
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 (Modulationstiefendifferenz)
D-FIS	Data Link Flight Information Service (Data Link – Fluginformationsdienst)

DGOR	Dangerous Goods Occurrence Report (Meldung über Ereignis mit gefährlichen Gütern)
DH	Decision Height (Entscheidungshöhe)
DME	Distance Measuring Equipment (Entfernungsmessgerät)
D-OTIS	Data Link – Operational Terminal Information Service (Data Link – betrieblicher Terminal-Informationdienst)
DR	Decision Range (Entscheidungsbereich)
DSTRK	Desired Track (gewünschte Flugbahn)
EASP	European Aviation Safety Programme (Europäisches Luftfahrtsicherheitsprogramm)
EC	Europäische Kommission
EFB	Electronic Flight Bag („elektronischer 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	Final Approach Point (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 (Blickfeld)
FOV	Field of View (Gesichtsfeld)
FSTD	Flight Simulation Training Device (Flugsimulationsübungsgerät)
ft	Feet (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

	(Bodenabstandswarnsystem)
GIDS	Ground Ice Detection System (Boden-Vereisungsmeldesystem)
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 (Geländeabstandssystem)
HEMS	Helicopter Emergency Medical Service (Medizinischer Notdienst mit Hubschraubern)
HF	High Frequency (Hochfrequenz)
HI/MI	High Intensity / Medium Intensity (hohe Intensität/mittlere Intensität)
HIALS	High Intensity Approach Lighting System (Hochleistungsanflugbefeuerungssystem)
HLL	Helideck Limitations List (Verzeichnis der Beschränkungen für Hubschrauberstart- und -landeplatz)
HoT	Hold-over Time (Vorhaltezeit)
hPa	Hectopascal (Hektopascal)
HUD	Head-up Display (Flugführungsanzeige)
HUDLS	Head-up Guidance Landing System (Head up Guidance-Landesystem)
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	Inches of Mercury (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	Intravenous (intravenös)
JAA	Joint Aviation Authorities (Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtbehörden)
JAR	Joint Aviation Requirements (gemeinsame Luftfahrtvorschriften)
JET 1 / A / A1	Kerosene (Kerosin)
JET B	Wide-cut Fuel (Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich)
JIP	Joint Implementing Procedure (gemeinsames Umsetzungsverfahren)
JP-4	Wide-cut Fuel (Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich)
km	Kilometer
kN	Kilonewton
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii Formula (Ktitorov, Simin, Sindalovskii-Formel)
kt	Knot (Knoten)
LAT/LONG	Latitude/Longitude (geografische Breite/geografische 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 (Landekurssender)
LOE	Line Oriented Evaluation (Streckenflugbewertung)
LOFT	Line Oriented Flight Training (am Streckeneinsatz orientierte Flugausbildung)
LOS	Limited Obstacle Surface (begrenzte Hindernisfläche)
LOUT	Lowest Operational Use Temperature (niedrigste operationelle Einsatztemperatur)
LP	Localiser Performance (Landekurssenderleistung)
LPV	Lateral Precision with Vertical Guidance Approach (Präzisions-Anflugverfahren mit lateraler und vertikaler Kursführung)
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 (Anflugbefeuerungssystem mittlerer Intensität)
MALSF	Medium Intensity Approach Lighting System with Sequenced Flashing Lights (Anflugbefeuerungssystem mittlerer Intensität mit sequenziert blinkenden Lichtern)
MALSR	Medium Intensity Approach Lighting System with Runway Alignment Indicator Lights (Anflugbefeuerungssystem mittlerer Intensität mit Anzeigelichtern für die Pistenausrichtung)
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	Minimum Descent Height (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 (niedrigste sichere Gitterhöhe)
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 (niedrigste Flughöhe, die mindestens 1000 ft Hindernisfreiheit gewährleistet)
MOPS	Minimum Operational Performance Standard (Mindeststandard für betriebliche Leistung)
MORA	Minimum Off-Route Altitude (Mindest-Notsinkflughöhe)
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 (Turbinenleerlaufdrehzahl)
NM	Nautical Miles (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 (Freigabe für Ozean-Flug)
ODALS	Omnidirectional Approach Lighting System (omnidirektionales Anflugbefeuerungssystem)
OEI	One-Engine-Inoperative (mit einem ausgefallenen Triebwerk)
OFS	Obstacle-Free Surface (hindernisfreie Fläche)
OGE	Out of Ground Effect (außerhalb des Bodeneffekts)
OIP	Offset Initiation Point (versetzter Einleitungspunkt)
OM	Operations Manual (Betriebshandbuch)
ONC	Operational Navigation Chart (betriebliche Navigationskarte)
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 (leistungsorientierte Navigation)
PCDS	Personnel Carrying Device System (Personenbeförderungssystem)
PDP	Predetermined Point (Ausweichflugplatz)
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 (Höhenmessereinstellung – Luftdruck am Flugplatz, bezogen auf Meereshöhe)

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 (Funknavigationkarte)
RNAV	Area Navigation (Flächennavigation)
RNAV 5	B-RNAV, Basic Area Navigation (Basis-Flächennavigation)
RNP	Required Navigation Performance (erforderliche Navigationsleistung)
RNPX	Required Navigation Performance X (erforderliche Navigationsleistung X)
ROD	Rate of Descent (Sinkgeschwindigkeit)
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	Runway Touchdown Zone Lights (Aufsetzonenlichter)
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 (empfohlenes Verfahren der Society of Automotive Engineers für die Luft- und Raumfahrt)
SALS	Simple Approach Lighting System (einfaches Anflugbefeuerungssystem)
SALSF	Short Approach Lighting System with Sequenced Flashing Lights (kurzes Anflugleuchtfeuer mit Sequenzlichtern)
SAP	Stabilised Approach (stabilisierter Anflug)
SAP	System Access Parameters (Systemzugriffparameter)

SAR	Search And Rescue (Such- und Rettungsdienst)
SBAS	Satellite-Based Augmentation System (satellitenbasiertes Ergänzungssystem)
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 (Ausgewählte Sondermeldung für die Luftfahrt)
SRA	Surveillance Radar Approach (Rundstrahlradaranflug)
SRE	Surveillance Radar Element (Rundstrahlradarteil für GCA)
SSALF	Simplified Short Approach Lighting System with Sequenced Flashing Lights (Landebahnbeleuchtung mit Sequenzlichtern für vereinfachten kurzen Anflug)
SSALR	Simplified Short Approach Lighting System with Runway Alignment Indicator Lights (Landebahnbeleuchtung mit Sequenzlichtern für vereinfachten kurzen Anflug)
SSALS	Simplified Short Approach Lighting System (vereinfachtes Anflugbeleuchtungssystem)
SSP	State Safety Programme (Staatliches Sicherheitsprogramm)
SSR	Secondary Surveillance Radar (Sekundärradar)
STC	Supplemental Type Certificate (ergänzende Musterzulassung)
SVS	Synthetic Vision System (synthetisches Sichtdarstellungssystem)
TA	Traffic Advisory (Flugverkehrsberatungsdienst)
TAC	Terminal Approach Chart (Anflugkarte)
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 (Ausbilder für Musterberechtigungen)
TSE	Total System Error (Gesamtsystemfehler)
TVE	Total Vertical Error (gesamter vertikaler Fehler)
TWIP	Terminal Weather Information for Pilots (Terminal-Wetterinformationen für Piloten)
UMS	Usage Monitoring System (Verwendungsüberwachungssystem)
UTC	Coordinated Universal Time (koordinierte Weltzeit)
UTR (Rumpfrückhaltesystem)	Upper Torso Restraint (Rumpfrückhaltesystem)
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 (Abreißgeschwindigkeit bei 1 g)
V_{SO}	Stalling Speed (Abreißgeschwindigkeit)
V_Y	Best Rate of Climb Speed (Fluggeschwindigkeit für die beste Steigrate)
WAC	World Aeronautical Chart (Weltluftfahrtkarte)

WXR	Weather Radar (Wetterradar)
ZFT	Zero Flight Time (ohne Flugzeiten)
ZFTT	Zero Flight Time Training (Ausbildung ohne Flugzeiten)