

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2017/363 DER KOMMISSION

vom 1. März 2017

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 im Hinblick auf eine Sondergenehmigung für den Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen und im Hinblick auf die Anforderungen an die Genehmigung von Gefahrgut-Schulungsprogrammen für den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb, den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und den nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sollte die Kommission die erforderlichen Durchführungsbestimmungen erlassen, um die Bedingungen für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen festzulegen. Diese Bedingungen werden mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽²⁾ festgelegt.
- (2) Die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 auf Überführungsflüge würde zu einem unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand für die Branche und die zuständigen Behörden führen. Um Fragen der Verhältnismäßigkeit und der Risiken bei der Anwendung dieser Verordnung stärker zu berücksichtigen, sollten einmalige Flüge ohne Fluggäste oder Fracht, bei denen das Luftfahrzeug für die Zwecke der Überholung, Reparatur, Instandhaltung, Wartung, Auslieferung, Ausfuhr oder ähnliche Zwecke überführt wird, von der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ausgenommen werden.
- (3) Die Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die in Anhang 6 Teil I des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, enthalten Bestimmungen für den Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen. Diese Bestimmungen enthalten u. a. die Anforderung, dass der Staat des Betreibers diesen Betrieb nur dann genehmigt, wenn er sich vergewissert hat, dass bestimmte Auflagen erfüllt sind, wie beispielsweise in Bezug auf eingebaute Ausrüstung, die Zuverlässigkeit und Überwachung der Triebwerke, Betriebsverfahren und Ausbildung des Flugpersonals. Das Unionsrecht sollte an diese Bestimmungen angepasst werden, indem gewährleistet wird, dass der gewerbliche Flugbetrieb mit einmotorigen Flugzeugen bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen der Genehmigung der zuständigen Behörde unterliegt.

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

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

- (4) Mit dieser Anpassung entfällt die in Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 festgelegte Möglichkeit, einmotorige Flugzeuge nach den geltenden Ausnahmen zu betreiben, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ⁽¹⁾ erteilt haben. Diese Bestimmung sollte daher gestrichen werden. Diese Ausnahmen für den Betrieb einmotoriger Flugzeuge und die in diesen Ausnahmen festgelegten Bedingungen sollten als Genehmigungen gelten, die nach Ablauf einer für einen reibungslosen Übergang angemessenen Frist nach Inkrafttreten dieser Verordnung von der zuständigen Behörde auf der Grundlage des angepassten Rechtsrahmens erteilt werden müssen. Nach Ablauf der Übergangsfrist sollte es nicht mehr möglich sein, auf diese Ausnahmen zurückzugreifen, sondern es sollten vielmehr nur noch die Genehmigungen gelten. Alle relevanten Änderungen im Flugbetrieb dieser Flugzeuge während dieser Übergangsfrist sollten nach wie vor mitgeteilt werden.
- (5) Für den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb sowie den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder den nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, bei dem keine gefährlichen Güter befördert werden, sollten nach wie vor Gefahrgut-Schulungsprogramme gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 Anhang III (Teil-ORO) erstellt und verwaltet werden. Im Sinne eines stärker an der Verhältnismäßigkeit und den Risiken ausgerichteten Konzepts für die Anwendung dieser Vorschriften sollte die zuständige Behörde diese Schulungsprogramme nicht länger genehmigen müssen.
- (6) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher entsprechend geändert werden. So sollte Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung dahin gehend geändert werden, dass sich die Anforderungen an die Genehmigung von Gefahrgut-Schulungsprogrammen stärker an der Verhältnismäßigkeit und den Risiken orientieren, und in Anhang V (Teil-SPA) sollte ein neuer Teilabschnitt für den Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge aufgenommen werden.
- (7) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen für einmotorige Turbinenflugzeuge stützen sich auf die Stellungnahme ⁽²⁾, die die Europäische Agentur für Flugsicherheit auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 abgegeben hat.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 6 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Abweichend von Artikel 5 und unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ^(*) der Kommission in Bezug auf Fluggenehmigungen, sind Flüge, die mit der Einführung oder Änderung von Luftfahrzeugmustern zusammenhängen und die von Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieben im Rahmen ihrer Rechte durchgeführt werden, sowie Flüge ohne Fluggäste oder Fracht, bei denen das Luftfahrzeug für die Zwecke der Überholung, Reparatur, Instandhaltung, Wartung, Auslieferung, Ausfuhr oder ähnliche Zwecke überführt wird, weiterhin unter den Bedingungen durchzuführen, die im einzelstaatlichen Recht der Mitgliedstaaten festgelegt sind.“

^(*) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).“

2. Artikel 6 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„5. Bis zum 2. September 2017 gelten Ausnahmen, die vor dem 22. März 2017 nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, der bis zum 22. März 2017 anwendbar war, erteilt wurden, als Genehmigungen nach Anhang IV (Teil-CAT) CAT.POL.A.300 Buchstabe a. Nach dem 2. September 2017 gelten diese Ausnahmen nicht mehr für den Betrieb von einmotorigen Flugzeugen.“

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) des Rates Nr. 3922/91 vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4).

⁽²⁾ Stellungnahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit Nr. 06/2015 vom 11. November 2015 für eine Verordnung der Kommission zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Sondergenehmigung für den Betrieb einmotoriger Turbinenluftfahrzeuge bei Nacht oder Instrumentenwetterbedingungen.

Jede Änderung des Betriebs dieser Flugzeuge, die sich auf die in diesen Ausnahmen festgelegten Bedingungen auswirkt und zwischen dem 22. März 2017 und dem 2. September 2017 geplant ist, ist der Kommission und der Agentur vor ihrer Durchführung mitzuteilen. Die Kommission und die Agentur bewerten die geplante Änderung gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.“

3. Die Anhänge II, III, IV und V werden nach Maßgabe des Anhangs dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 1. März 2017

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

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

1) In Anhang II (Teil-ARO) erhält Anlage II die folgende Fassung:

„Anlage II

BETRIEBSVORAUSSETZUNGEN (vorbehaltlich der genehmigten Bedingungen im Betriebshandbuch)				
Kontaktdaten der ausstellenden Behörde Telefon ⁽¹⁾ : _____; Fax _____; E-Mail: _____;				
AOC Nr. ⁽²⁾ :		Name des Betreibers ⁽³⁾ :		Datum ⁽⁴⁾ :
Unterschrift:				
Firmierend unter Handelsname: Betriebsvoraussetzungen#:				
Luftfahrzeugmuster ⁽⁵⁾ : Eintragungszeichen ⁽⁶⁾ :				
Art des Flugbetriebs: Gewerblicher Flugbetrieb <input type="checkbox"/> Fluggäste <input type="checkbox"/> Fracht <input type="checkbox"/> Sonstiges ⁽⁷⁾ : _____				
Betriebsbereich ⁽⁸⁾ :				
Besondere Beschränkungen ⁽⁹⁾ :				
Sondergenehmigungen:	Ja	Nein	Spezifikation ⁽¹⁰⁾	Bemerkungen
Gefährliche Güter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Flugbetrieb bei geringer Sicht Start Landeanflug und Landung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVRM ⁽¹³⁾ : <input type="checkbox"/> n. a.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> n. a.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximale Ausweichflugdauer ⁽¹⁵⁾ : min.	
Navigationsspezifikationen für den komplexen PBN-Betrieb ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Mindestnavigationsleistungsanforderungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC) (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Hubschrauberbetrieb mithilfe von Nachtflugsichtsystemen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Hubschrauberwindenbetrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Medizinische Hubschraubereinsätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Offshore-Hubschrauberbetrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Flugbegleiterschulungen ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Sonstiges ⁽²²⁾				

- (¹) Telefon- und Faxnummern der zuständigen Behörde einschließlich der Ländervorwahl. Angabe der E-Mail-Adresse, falls verfügbar.
- (²) Nummer des entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).
- (³) Angabe des eingetragenen Namens des Betreibers und dessen Handelsname, falls abweichend. Ggf. vor dem Handelsnamen „Dba“ angeben („Doing Business As“).
- (⁴) Ausstellungsdatum der Betriebsvoraussetzungen (TT-MM-JJJJ) und Unterschrift des Vertreters der zuständigen Behörde.
- (⁵) Angabe der ICAO-Bezeichnung des Herstellers, der Bauart und der Serie des Luftfahrzeugs oder der Hauptserie, falls eine Serie festgelegt wurde (z. B. Boeing-737-3K2 oder Boeing-777-232).
- (⁶) Die Eintragungszeichen sind entweder in den Betriebsvoraussetzungen oder im Betriebshandbuch angegeben. Im letzteren Fall müssen die Betriebsspezifikationen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten. Falls nicht alle Sondergenehmigungen auf die Luftfahrzeugbauart Anwendung finden, können die Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs in der Spalte „Bemerkungen“ der jeweiligen Sondergenehmigung angegeben werden.
- (⁷) Sonstige anzugebende Transportarten (z. B. medizinischer Notfalldienst).
- (⁸) Angabe der geografischen Bereiche, für die der Betrieb genehmigt wurde (Angabe der geografischen Koordinaten oder der einzelnen Flugstrecken, des Fluginformationsgebiets oder nationaler oder regionaler Grenzen).
- (⁹) Auflistung der geltenden besonderen Beschränkungen (z. B. nur VFR, nur bei Tage usw.).
- (¹⁰) In dieser Spalte sind die Mindestbedingungen für die Genehmigung oder den Genehmigungstyp anzugeben (mit den entsprechenden Kriterien).
- (¹¹) Angabe der anwendbaren Präzisionsanflugkategorie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB oder CAT IIIC. Angabe der Mindest-Pistensichtweite (RVR) in Metern und der Entscheidungshöhe (DH) in Fuß. Für jede aufgeführte Anflugkategorie bitte eine Zeile verwenden.
- (¹²) Angabe der genehmigten Mindest-Start-RVR in Metern. Es kann eine Zeile pro Genehmigung verwendet werden, falls mehrere Genehmigungen erteilt wurden.
- (¹³) Das Kästchen „Nicht anwendbar“ (n. a.) darf nur angekreuzt werden, wenn die Dienstgipfelhöhe des Luftfahrzeugs unter FL290 liegt.
- (¹⁴) ETOPS (Extended Range Operations) bezieht sich derzeit nur auf zweimotorige Luftfahrzeuge. Daher kann das Kästchen „Nicht anwendbar“ (n. a.) angekreuzt werden, wenn die Luftfahrzeugbauart mehr oder weniger als zwei Triebwerke hat.
- (¹⁵) Die Schwellenentfernung kann ebenfalls angegeben werden (in NM), ebenso der Triebwerkstyp.
- (¹⁶) Leistungsbasierte Navigation (performance-based navigation, PBN): Für jede Sondergenehmigung für den komplexen PBN-Betrieb (z. B. RNP AR APCH) ist eine Zeile zu verwenden, wobei in den Spalten „Spezifikation“ und/oder „Bemerkungen“ die jeweiligen Beschränkungen aufzuführen sind. Verfahrensspezifische Genehmigungen für einzelne Verfahren nach RNP AR APCH können in den Betriebsvoraussetzungen oder im Betriebshandbuch aufgeführt werden. Im letzteren Fall müssen die Betriebsvoraussetzungen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten.
- (¹⁷) Angabe, ob die Sondergenehmigung auf bestimmte Start- und Landebahnen und/oder Flugplätze beschränkt ist.
- (¹⁸) Angabe der jeweiligen Luftfahrzeugzelle/Triebwerk-Kombination.
- (¹⁹) Genehmigung für die Durchführung der Schulungslehrgänge und Prüfungen, die gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission von den Antragstellern für eine Flugbegleiterbescheinigung zu absolvieren sind.
- (²⁰) Genehmigung für die Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission.
- (²¹) Name der für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Person/Organisation und Verweis auf die auf die Arbeit anzuwendende Vorschrift, d. h. Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission.
- (²²) Sonstige Genehmigungen oder Daten können hier eingetragen werden; eine Zeile (oder einen Mehrzeilenblock) pro Genehmigung verwenden (z. B. Kurzlandverfahren, Steilanflugverfahren, Hubschrauberbetrieb von/zu einer Örtlichkeit von öffentlichem Interesse, Hubschrauberbetrieb über einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen außerhalb eines dicht besiedelten Gebiets, Hubschrauberbetrieb ohne die Möglichkeit einer sicheren Notlandung, Betrieb mit größeren Querneigungen, größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS-Genehmigung, für den nichtgewerblichen Betrieb genutztes Luftfahrzeug).

EASA-Formblatt 139 Ausgabe 3“;

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

a) In ORO.GEN.110 erhalten die Buchstaben j und k folgende Fassung:

„j) Der Betreiber hat Gefahrgut-Schulungsprogramme für das Personal zu erstellen und zu verwalten, wie diese von den Gefahrgutvorschriften (Technical Instructions, TI) vorgeschrieben sind. Die Schulungsprogramme sind den Verantwortlichkeiten des Personals anzupassen. Schulungsprogramme von Betreibern, die gewerblichen Luftverkehrsbetrieb durchführen, unabhängig davon, ob sie gefährliche Güter befördern, und von Betreibern, die den in ORO.GEN.005 Buchstaben b, c und d genannten Flugbetrieb, jedoch keinen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb durchführen und gefährliche Güter befördern, unterliegen der Überprüfung und Genehmigung der zuständigen Behörde.

k) Ungeachtet Buchstabe j haben Betreiber, die gewerblichen Flugbetrieb mit den folgenden Luftfahrzeugen durchführen, sicherzustellen, dass die Flugbesatzung eine angemessene Gefahrgut-Schulung oder -Unterrichtung erhalten hat, die es ihr ermöglicht, nicht deklarierte gefährliche Güter, die von Fluggästen an Bord gebracht oder als Fracht aufgegeben werden, zu erkennen:

1) einem Segelflugzeug;

2) einem Ballon;

3) einem einmotorigen propellergetriebenen Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder weniger und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 Sitzen oder weniger, das am selben Flugplatz oder Einsatzort startet und landet und dessen Flug nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt wird; oder

4) einem anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen einmotorigen Hubschrauber mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 Sitzen oder weniger, das am selben Flugplatz oder Einsatzort startet und landet und dessen Flug nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt wird.“

b) In ORO.FC.A.250 erhält Buchstabe a die folgende Fassung:

„a) Der Inhaber einer CPL(A) (Flugzeug) darf nur als Kommandant im gewerblichen Luftverkehr auf Flugzeugen mit einem alleinigen Piloten tätig sein, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

1. Er hat bei der Beförderung von Fluggästen unter VFR außerhalb eines Radius von 50 NM (90 km) vom Startflugplatz mindestens 500 Flugstunden auf Flugzeugen absolviert oder ist Inhaber einer gültigen Instrumentenflugberechtigung.
2. Er hat bei einer Tätigkeit auf einem mehrmotorigen Flugzeug nach Instrumentenflugregeln mindestens 700 Flugstunden auf Flugzeugen absolviert, davon 400 Stunden als verantwortlicher Pilot. In diesen Stunden müssen 100 Stunden nach Instrumentenflugregeln und 40 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen enthalten sein. Die 400 Stunden als verantwortlicher Pilot dürfen durch Stunden ersetzt werden, die als Kopilot in einem festgelegten Besatzungssystem mit mehreren Piloten, wie im Betriebshandbuch vorgeschrieben, geflogen werden, wobei zwei Flugstunden als Kopilot als eine Flugstunde als verantwortlicher Pilot gerechnet werden.
3. Er hat bei einer Tätigkeit auf einem einmotorigen Flugzeug nach Instrumentenflugregeln mindestens 700 Flugstunden auf Flugzeugen absolviert, davon 400 Stunden als verantwortlicher Pilot. In diesen Stunden müssen 100 Stunden nach Instrumentenflugregeln enthalten sein. Die 400 Stunden als verantwortlicher Pilot dürfen durch Stunden ersetzt werden, die als Kopilot in einem festgelegten Besatzungssystem mit mehreren Piloten, wie im Betriebshandbuch vorgeschrieben, geflogen werden, wobei zwei Flugstunden als Kopilot als eine Flugstunde als verantwortlicher Pilot gerechnet werden.“

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

a) CAT.OP.MPA.136 erhält folgende Fassung:

„CAT.OP.MPA.136 Flugstrecken und -gebiete — einmotorige Flugzeuge

Sofern er nicht über eine Genehmigung der zuständigen Behörde nach Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt L — FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC) — verfügt, hat der Betreiber sicherzustellen, dass der Flugbetrieb von einmotorigen Flugzeugen nur auf Strecken und in Gebieten durchgeführt wird, bei denen Flächen vorhanden sind, die eine sichere Notlandung ermöglichen.“

b) CAT.OP.MPA.180 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Wenn es aus Wettergründen oder flugleistungsbedingten Gründen nicht möglich ist, den Startflugplatz als Startausweichflugplatz zu benutzen, hat der Betreiber einen anderen geeigneten Startausweichflugplatz auszuwählen, der nicht weiter vom Startflugplatz entfernt ist als

1. bei zweimotorigen Flugzeugen
 - i) eine Stunde Flugzeit bei einem ausgefallenen Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille und mit der tatsächlichen Startmasse; oder
 - ii) die gemäß Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt F erlaubte ETOPS-Ausweichflugzeit von bis zu zwei Stunden, vorbehaltlich etwaiger MEL-Einschränkungen, bei einem ausgefallenen Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille und mit der tatsächlichen Startmasse;
2. bei drei- und viermotorigen Flugzeugen eine Flugzeit von zwei Stunden bei einem ausgefallenen Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille und mit der tatsächlichen Startmasse;
3. bei einem nach Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt L — FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC) — genehmigten Flugbetrieb eine Flugzeit von 30 Minuten bei normaler Reisegeschwindigkeit und Windstille mit der tatsächlichen Startmasse.

Ist bei mehrmotorigen Flugzeugen im Flughandbuch keine Reisegeschwindigkeit bei einem ausgefallenen Triebwerk angegeben, ist die für die Berechnung zu verwendende Geschwindigkeit diejenige, die sich ergibt, wenn die verbliebenen Triebwerke mit höchster Dauerleistung betrieben werden.“

- c) CAT.POLA.300 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
- „a) Sofern er nicht über eine Genehmigung der zuständigen Behörde nach Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt L — FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC) — verfügt, darf der Betreiber ein einmotoriges Flugzeug nicht betreiben
1. bei Nacht oder
 2. unter Instrumentenwetterbedingungen, ausgenommen Sonder-Sichtflugregeln.“
- d) CAT.POLA.320 erhält folgende Fassung:

„CAT.POLA.320 Reiseflug — einmotorige Flugzeuge

- a) Das Flugzeug muss unter den zu erwartenden Wetterbedingungen bei Ausfall des Triebwerks einen Punkt erreichen können, von dem aus eine sichere Notlandung durchgeführt werden kann, sofern der Betreiber nicht über eine Genehmigung der zuständigen Behörde nach Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt L — FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC) — verfügt und eine Risikozeitspanne nutzt.
- b) Für die Zwecke von Buchstabe a ist davon auszugehen, dass nach Ausfall des Triebwerks
1. das Flugzeug in einer Höhe fliegt, die nicht größer ist als diejenige, in der die Steiggeschwindigkeit mit einer Triebwerksleistung innerhalb der festgelegten Dauerhöchstleistungsbedingungen 300 ft pro Minute beträgt, und
 2. die Neigung der Reiseflugbahn dem um 0,5 % erhöhten Wert für den Sinkflug entspricht.“
- 4) In Anhang V (Part-SPA) wird der folgende Teilabschnitt L hinzugefügt:

„TEILABSCHNITT L

FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC-Betrieb

Im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (commercial air transport (CAT) operations) dürfen einmotorige Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter IMC nur dann betrieben werden, wenn dem Betreiber von der zuständigen Behörde eine SET-IMC-Genehmigung erteilt wurde.

SPA.SET-IMC.105 SET-IMC-Betriebsgenehmigung

Bei der Beantragung einer SET-IMC-Genehmigung bei der zuständigen Behörde hat der Betreiber nachzuweisen, dass jede einzelne der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

- a) Mit der konkreten Luftfahrzeugzelle/Triebwerk-Kombination wird im Flugbetrieb der weltweiten Flotte ein akzeptables Zuverlässigkeitsniveau des Turbinentriebwerks erreicht.
- b) Um das beabsichtigte Niveau der Lufttüchtigkeit und Zuverlässigkeit des Flugzeugs und seines Antriebssystems zu gewährleisten, wurden spezielle Instandhaltungsanweisungen und -verfahren festgelegt und in das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 (Teil-M) aufgenommen, die Folgendes umfassen:
1. Ein Programm zur Trendüberwachung der Triebwerksgrößen (Engine Trend Monitoring), von dem die Flugzeuge ausgenommen sind, für die nach dem 31. Dezember 2004 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde und die über ein automatisches Trendüberwachungssystem verfügen müssen;
 2. ein Programm zur Überwachung der Zuverlässigkeit des Antriebssystems und der damit verbundenen Systeme.
- c) Die Zusammensetzung der Flugbesatzung und das Schulungs- und Überprüfungsprogramm für die Mitglieder der Flugbesatzung, die an diesem Flugbetrieb beteiligt sind, wurden festgelegt.

- d) Es wurden Betriebsverfahren festgelegt, in denen Folgendes angegeben ist:
1. die mitzuführende Ausrüstung, einschließlich deren Betriebsbeschränkungen und entsprechender Einträge in die MEL;
 2. die Flugplanung;
 3. Normalverfahren;
 4. Notverfahren, einschließlich der Verfahren nach einem Versagen des Antriebssystems und Notlandeverfahren unter allen Wetterbedingungen;
 5. Überwachung und Meldung von Störungen.
- e) Die Sicherheitsrisiken wurden bewertet und eine akzeptable Risikozeitspanne festgelegt, sofern ein Betreiber beabsichtigt, darauf zurückzugreifen.

SPA.SET-IMC.110 Ausrüstungsanforderungen für den SET-IMC-Betrieb

Flugzeuge, die im SET-IMC-Betrieb eingesetzt werden, müssen mit folgender Ausrüstung ausgestattet sein:

- a) zwei getrennten Stromerzeugungssystemen, von denen jedes in der Lage ist, alle wesentlichen Fluginstrumente, Navigationssysteme und Flugzeugsysteme mit so viel Strom zu versorgen, wie benötigt wird, um den Flug bis zum Ziel- oder Ausweichflugplatz fortzusetzen;
- b) zwei Fluglagenanzeigern mit getrennter Stromversorgung;
- c) bei der Beförderung von Fluggästen mit Fluggastsitzen, wobei an jedem einzelnen dieser Fluggastsitze ein Schultergurt oder ein mit einem Diagonalschultergurt ausgestatteter Beckengurt angebracht ist;
- d) einem Bordwetterradar;
- e) Flugzeuge mit Druckkabine mit genügend Zusatzsauerstoff für alle Insassen, damit das Flugzeug nach einem Triebwerksausfall in der höchstzulässigen Reiseflughöhe mit der Geschwindigkeit und der Konfiguration für bestes Gleiten unter Annahme eines maximalen Kabinendruckverlustes eine kontinuierliche Kabinendruckhöhe im Sinkflug unter 13 000 ft erreichen kann;
- f) einem Flächennavigationssystem, das mit den Positionen der Landeplätze programmiert werden kann und das die Flugbesatzung mit lateraler Führung zu diesen Plätzen leitet;
- g) einem Funkhöhenmesser;
- h) einem Landescheinwerfer, mit dem der Aufsetzpunkt auf dem Gleitpfad bei abgestelltem Triebwerk aus 200 ft Entfernung beleuchtet werden kann;
- i) einer Notstromversorgung, deren Kapazität und Belastbarkeit ausreicht, bei Ausfall der gesamten Stromerzeugung, den für Folgendes insgesamt benötigten zusätzlichen Strom bereitzustellen:
 1. die wesentlichen Flug- und Flächennavigationsinstrumente während des Sinkflugs von der maximalen Flughöhe nach einem Triebwerksausfall;
 2. Mittel für einen Versuch, das Triebwerk neu zu starten;
 3. das Ausfahren des Fahrwerks und der Landeklappen bei Bedarf;
 4. die Nutzung des Funkhöhenmessers während des gesamten Landeanflugs;
 5. den Landescheinwerfer;
 6. eine Pitotrohrheizung;
 7. den Strom für einen ausreichenden Schutz (sofern eingebaut) des Piloten vor einer Sichtbehinderung bei der Landung;

- j) einem Zündsystem, das sich bei sichtbarer Feuchtigkeit für Start, Landung und während des Flugs automatisch aktiviert oder manuell bedient werden kann;
 - k) einer Möglichkeit zur kontinuierlichen Überwachung des Antriebsstrang-Schmiersystems zur Erkennung von Verunreinigungen, die auf ein unmittelbar bevorstehendes Versagen einer Antriebsstrangkomponente schließen lassen, einschließlich einer Warnanzeige im Cockpit;
 - l) einer Notstromversorgung des Triebwerks, die einen kontinuierlichen Betrieb des Triebwerks mit ausreichender Leistung ermöglicht, damit der Flug bei einem hinreichend wahrscheinlichen Versagen des Treibstoffreglers sicher beendet werden kann.“
-